ESCLUSIVO PARLA MARIO ANDRETTI: VI RACCONTO COME E PERCHÉ VOGLIAMO LA F.1 DAL 2024
AUTO SPRINT
n. 8
Anno LXI Settimanale, 22-28 febbraio 2022
3,50 Euro (Italy only)
BE 7,30 € - MC, CÔTE D'AZUR 7,10 €
PTE CONT. 7,00 € - E 7,00 €
CH CT 8,60 CHF CH 9,00 CHF
Autosprint
Ferrari F1-75
Charles Leclerc
Carlos Sainz
POSTER DOPPIO
Nuova Rossa da sogno
Sei BELLISSIMA
La Ferrari F1-75 brilla per armonia estetica e coraggio, mentre la temuta Mercedes W13 si affida al pragmatismo, tornando ad essere Freccia d'Argento. Il mondiale 2022 è già sfida statica tra monoposto tutte sinuose e decisamente attraenti. Ma sarà il cronometro a scogliere i dubbi e a individuare quella che, oltre a essere bella, balla meglio delle altre...

di Andrea Cordovani

Rossa accattivante & sexy per sognare ancora

Forma sexy e accattivante per la Ferrari F1-75. Ora rimane da vedere la sostanza. L'unica cosa che conta davvero. Si sa: bella (davvero tanto in questo caso) o brutta, basta che sia veloce e vincente. Capace di riaccendere la scintilla in un popolo rosso abbacchiato, stanco di nutrirsi solo di speranze, disilluso, ormai riluttante alle grandi promesse.
È una Ferrari che prova a giocare d'attacco la F1-75 dopo giorni di difesa dura, di lavoro costante, con la voglia di tornare protagonista, per mettersi alle spalle campionati del mondo vissuti da comparse, stagioni anonime a guardare gli altri festeggiare. «*Non vediamo l'ora di tornare a vincere. Adesso è tutto nelle mani di Mattia, Charles e Carlos*», sottolinea il presidente John Elkann nel giorno del battesimo di una monoposto frutto di scelte non convenzionali sulla quale Maranello punta forte per la riscossa. «*Di sicuro questa è la vettura nella quale abbiamo dato il meglio di noi. Questa è la monoposto che ci farà sentire orgogliosi*», spiega Mattia Binotto. E aggiunge: «*Una monoposto coraggiosa pronta a lottare in pista ogni metro di ogni Gp. Non prendiamo nemmeno in considerazione l'idea che questa F1-75 non possa darci risultati attesi e comunque non esiste un piano b*». Il team principal del Cavallino non si nasconde dietro a un dito. La prima Ferrari a effetto suolo della nuova era della F.1, è una delle più attese della storia recente. Sulla quale grava un'aspettativa gigantesca. È un punto di svolta ma anche un punto di arrivo. Per regolamento il motore verrà congelato per quattro anni e altre parti passeranno sulle monoposto future, perché con il budget cap non si potrà rifare la vettura da un anno all'altro. Insomma una monoposto che non può fallire. Che deve essere subito al passo della concorrenza, capace di aprire un nuovo ciclo.

Spiega il responsabile del telaio Enrico Cardile: «*La F1-75 segna il ritorno ai fondi tridimensionali, un contenuto tecnico che, in Formula Uno, manca dal 1982. Sarà una vettura innovativa, lontana da quella che è stata presentata dalla Formula Uno, malgrado regolamenti estremamente costrittivi. Sarà una vettura che, per essere veloce, vorrà girare bassa e rigida. In sintesi, è stata una bella sfida per gli ingegneri e sarà una bella sfida per i piloti*». La sensazione è che gran parte dei segreti siano sul fondo perché in questa F.1 che riporta in pista l'effetto suolo sulle monoposto forse è arrivato il momento di soffermarsi, con maggiore attenzione rispetto al passato, a quello che accade in basso. Una monoposto coraggiosa come dice Mattia Binotto e come certificano alcune soluzioni che la differenziano dalla concorrenza.

DOMENICA SERRA

◀--------

Una vettura figlia dell'ingegno tricolore con il team principal che ha puntato tutto sulle risorse interne a Maranello, chiedendo ai suoi ingegneri di essere creativi, innovativi, futuristi, dimostrando la reale volontà degli uomini del Cavallino di partire da un foglio bianco, senza restare ancorati alle idee del passato. La strada intrapresa da Mattia Binotto è stata audace e ferrea. Non è andato a cercarsi motoristi in Mercedes né aerodinamici in Red Bull, ha preferito puntare sul team, prevalentemente italiano, che lo accompagna sin dai tempi in cui c'era al timone c'era Sergio Marchionne seppure con qualche correzione in corso. In tal modo si è guadagnato affetto e fiducia all'interno. Ma ora c'è il passo successivo. Quello più importante perché solo i risultati ottenuti da ora in poi potranno dargli anche all'esterno dell'azienda la stessa popolarità. Una cosa è certa: alla nuova Rossa è legato anche il destino di un intero gruppo di lavoro. Un vero e proprio anno zero a Maranello. Sulla Ferrari 2022 è stato messo a disposizione della Ges ogni mezzo, finanziario e tecnologico, per tornare a lottare per ogni metro della pista, per gli obiettivi più alti: nuovi passi falsi porterebbero a inevitabili rivoluzioni. Quello che balza agli occhi è che ogni team ha interpretato le regole (il regolamento è molto più restrittivo che in passato) laddove s'è potuto in modo autonomo. La pista sarà il giudice supremo per F1-75 ma intanto la Ferrari – che ha lavorato a lungo sul progetto, tanto da bloccare ben presto gli sviluppi sulla vettura 2021 – ha mostrato fiducia quan-

tomeno nel poter tornare al vertice, per lottare per quella vittoria che manca dal Gp di Singapore del 2019 e firmata da Sebastian Vettel.
Per capire se si tratta davvero di un progetto azzeccato servirà del tempo. E non solo alla Ferrari. Di sicuro i primi test a Barcellona (questa settimana da mercoledì a venerdì) verranno affrontati con metodo e senza guardare troppo al cronometro. «*Non ci interessa molto quell'aspetto* – chiarisce ancora Binotto – *Puntiamo ad assecondare la crescita dell'auto. Le prestazioni le cercheremo nella seconda sessione che sarà in Bahrain a ridosso della prima gara*».
Queste F.1 sono destinate a crescere da zero in base alla velocità di interpretazione e di intervento: c'è anche il rischio di avere classifiche movimentate e di strana lettura addirittura per i Gp del Mondiale 2022.
Nell'aria finalmente si torna a sentire il profumo acre della sfida. La signora in rosso promette di risvegliare la passione. Il popolo rosso non aspetta altro. È tempo di far tornare a scaldare il cuore dei tanti tifosi, di riconquistare la fiducia verso una squadra che guarda al futuro e ha fatto tesoro degli errori del passato. Una Rossa che vuole far sognare all'interno di un Mondiale tutto da scrivere. Un foglio bianco sul quale tutti vogliono lasciare un'impronta gigantesca. Da questa settimana inizieremo a capire qualcosina di più su quelle che potrebbero essere le reali forze in campo. Finalmente si ricomincia, tutti sospesi tra punti di partenza e di non ritorno. ●

RICETTACOLO DI SPERANZE

E alla fine eccola, bella e possibile, esteticamente armoniosa quanto carica di aspettative e pressioni. Una delle nuove Ferrari più attese e invocate in tutta la storia del Cavallino....

Cabalina ...rampante!

LA FERRARI PER LA PRESENTAZIONE DELLA SUA NUOVA MONOPOSTO NON TEME IL GIORNO DICIASSETTE, MENTRE LA MERCEDES VA TRANQUILLA DI W13. QUALE DELLE DUE STORICHE FIRME DEL CIRCUS ALLA FINE AVRÀ PIÙ FORTUNA?

Superstizione

La nuova Ferrari è stata presentata il giorno 17 (febbraio), un numero che attira molte superstizioni. C'è chi lo ritiene fortunato e già spera, c'è chi pensa che porti sfortuna e già gufa. Comunque sia, il Cavallino ha mostrato coraggio. Ma lo ha fatto anche la Mercedes, che per la nuova macchina ha scelto la sigla W13, altro numero che divide. 13 e 17 in passato sono stati rifiutati da molte squadre (come Red Bull che è passata quest'anno dalla sigla "16" alla "16 b" e quindi alla "RB18") da molti piloti. Ora ritornano e vedremo alla fine dell'anno a chi avranno portato maggiore (o minore) fortuna.

Ex

Di fronte ad una nuova Ferrari, un po' tutti si sentono autorizzati a sganciare un parere. A cominciare dagli ex piloti del Cavallino. Che in queste occasioni non riescono a mascherare autentica passione o antichi risentimenti, pur al cospetto di un oggetto ancora misterioso. Chi con la Ferrari ha sempre mantenuto rapporti affettuosi, come Jean Alesi, Eddie Irvine, Gerhard Berger, Felipe Massa, ha espresso fiducia e ottimismo; chi, per motivi, anche legittimi intendiamoci, ma datati, ha qualche sassolino nelle scarpe, non ha perso l'occasione per manifestare pessimismo e critiche. I nomi? Arturo Merzario, René Arnoux e in misura più attenuata, Ivan Capelli. Le loro opinioni, ovviamente sono rispettabili come altre ma è interessante notare quanto gli schieramenti di fronte alla F1-75 siano indicativi rispetto a storie personali più o meno felici relative ai trascorsi in tuta rossa.

Eleganza

Un po' strano a dirsi, ma le nuove divise indossate da Binotto, Gualtieri e Montecchi nella conferenza stampa (giacca blu, pantaloni scuri, camicia bianca, cravatta blu a pallini) sono parse le più eleganti degli ultimi anni. Finalmente un tocco di classe che stona con le divise rosse con fascia nera dei piloti, che francamente fanno storcere il naso. Anche per l'accostamento cromatico, considerando che Enzo Ferrari era interista, proprio come Mattia Binotto. Mentre John Elkann ha un cuore bianconero.

Contraddizioni

La decisione di mostrare subito una vettura davvero simile a quella che correrà nel Mondiale 2022 è apprezzabile, soprattutto considerato l'atteggiamento di altri team in materia di "svelamento". Poi però, le immagini della F1-75 hanno indugiato per pochi secondi sui particolari della vettura, complicando la vita di chi avrebbe voluto osservare meglio, apprezzare di più. La questione è ormai tristemente nota. Non si capisce perché molti team siano così stringati nel divulgare i risultati del proprio lavoro nel momento in cui lo mostrano. In compenso, gran sfoggio di montaggio sequenze rapidissime, come se i filmati dovessero concorrere per l'Oscar da attribuire ai documentari. Un minutino con tanto di musica e ciao.

Effetti speciali 1

C'è chi, comunque, ha fatto ben peggio della Ferrari. Mascheramenti, sfilate di moda, effetti speciali a raffica. Il problema è capire cosa si intende per "presentazione" di una nuova macchina e a chi si vuole destinare questa forma di comunicazione. Agli "addetti ai lavori"? Si ma chi sono? I partners senza dubbio. I media no di certo.

Effetti speciali 2

A proposito di effetti speciali. La presentazione della nuova Mercedes è stata come minimo sconcertante. Mezz'ora, la prima, dettata da una scaletta paradossale, scandita da frasi fatte (comprese quelle di Lewis sulle decisioni della Fia), con la presenza sul palco, al fianco del trio Wolff, Hamilton, Russell, di sei ragazzini che fanno parte del vivaio della squadra, ingessati come mini-robot, intervistati e autorizzati a formulare domande precotte ai loro beniamini. Una domanda la facciamo noi: che c'entra il vivaio con una presentazione? Mah. In ogni caso dopo il lunghissimo preambolo, è comparsa la macchina. Complimenti.

Percentuali

Anche in questo caso una scommessa: sarà davvero più facile sorpassare, con un ridotto effetto scia, nel prossimo mondiale? I calcoli teorici dicono di sì, ma tanti storcono già il naso. Charles Leclerc ha rivelato che sino allo scorso anno l'effetto-scia determinava una perdita di aderenza del 47% mentre con le nuove macchine il gap sarebbe ridotto al 18%.

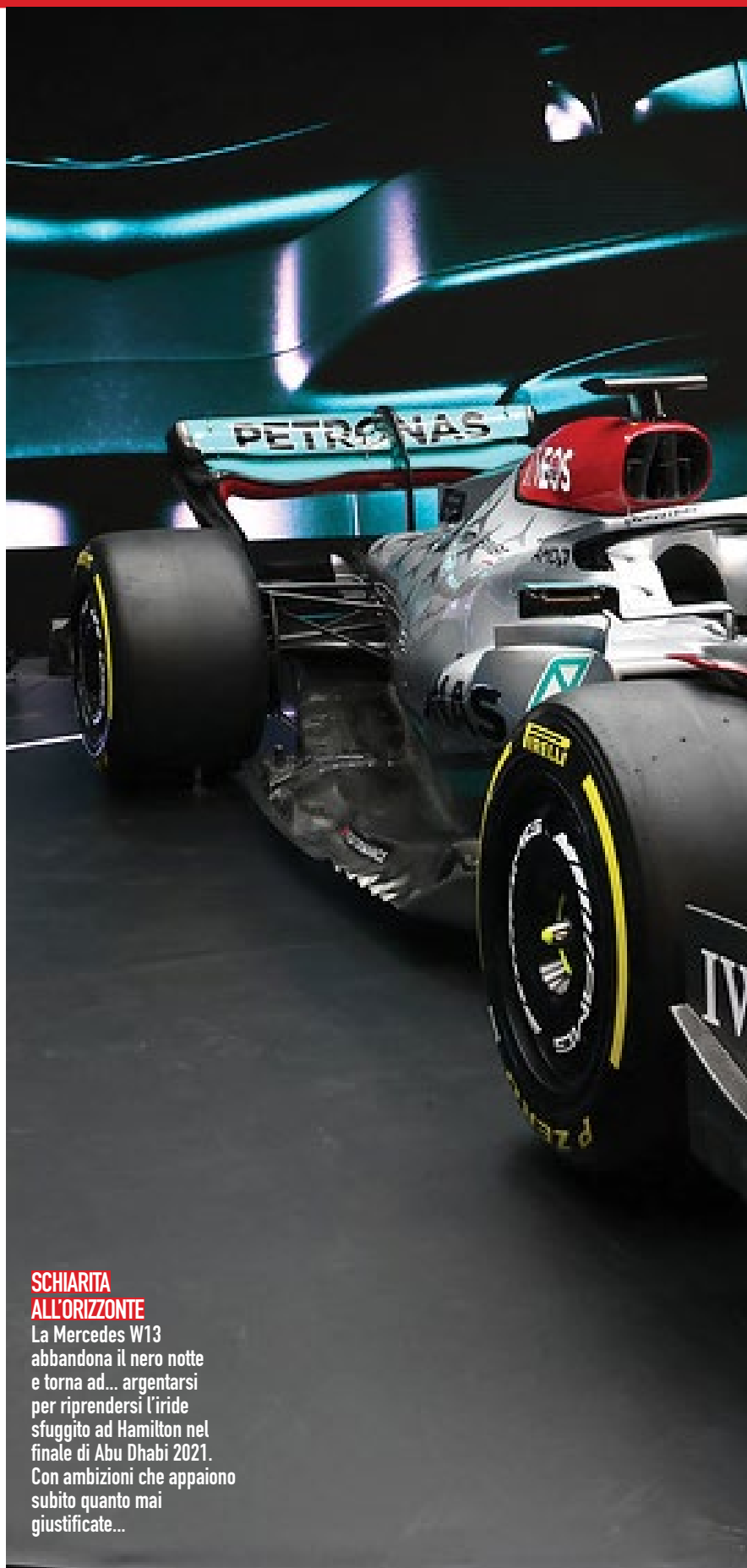
Fuochi d'artificio

Che la Formula Uno in generale non sappia che cosa sia la comunicazione è cosa risaputa. Ma che Renault e Fia lo abbiano dimostrato per l'ennesima volta è davvero deplorevole. Cominciamo dalla Renault, anzi Alpine: mentre la Ferrari presentava la F1-75 mandava un comunicato per raccontare dell'arrivo di Otmar Sznaufer quale Team Principal del team, con Davide Brivio nominato responsabile di un vaghissimo settore "Progetti di espansione gare". Di Sznaufer si sapeva da mesi. Adesso vedremo come se la caverà col direttore (pardòn, dittatore) Laurent Rossi, che si è preso tutti i poteri per sé, con la benedizione del presidente Luca De Meo. Nello stesso giorno, mentre era in corso la conferenza Ferrari, la Fia annunciava la cacciata di Michael Masi, guarda caso proprio 24 ore prima della presentazione della Mercedes, Casa indicata fortemente come ispiratrice del cambiamento alla direzione dei Gp voluto dal neo presidente Fia, Ben Sulayem. Il quale ha ingaggiato l'intramontabile Herbie Blash quale consulente speciale dei nuovi direttori dei Gp. Traduzione: Bernie Ecclestone comanda più che mai alla Federazione Internazionale!

Preghiera

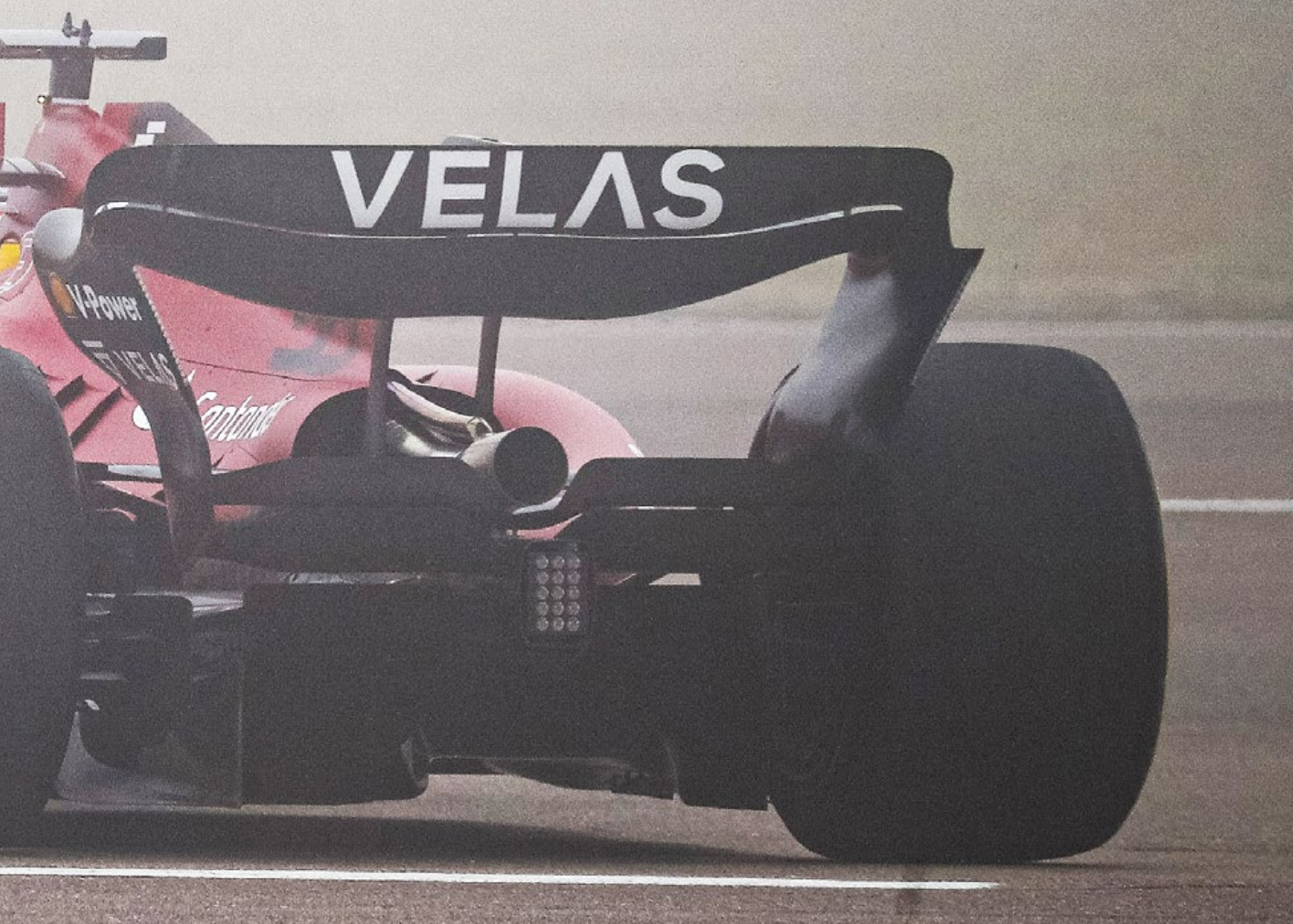
Le presentazioni delle nuove macchine sono (anche) una straordinaria esibizione di parole vuote, di proclami banali, di frasi fatte. Ecco, a noi piacerebbe se la Ferrari, dopo la cerimonia della F1-75, ordinasse ai propri piloti, mettendolo tassativamente nei contratti, di evitare di ripetere all'infinito che *«il feeling è buono e il team è molto motivato»*. Possibile che con gli anni non si riesca a imparare due regolette di base che renderebbero le presentazioni un pochino meno scontate? Idem per *«il gruppo ha lavorato bene»*, *«abbiamo lavorato giorno e notte»* (frase che piaceva molto a Montezemolo), *«abbiamo investito ogni risorsa»*, *«le attese sono alte»*, *«oggi ancora non si può dire»* e altre vacuità similari. Per la verità, anche lo slogan di Binotto (*«è una Ferrari coraggiosa»*) non ci ha fatto impazzire.

Record

A Leclerc e Sainz è stato chiesto durante la presentazione come si comporterebbero nel caso si trovassero entrambi a lottare per identico traguardo. La domanda, negli ultimi 12 mesi, è stata posta 12 mila volte, roba così. Un record. Che ha totalizzato lo stesso numero di risposte. Identiche pure quelle. Con la speranza che non finisca qui, ovviamente.

SCHIARITA ALL'ORIZZONTE
La Mercedes W13 abbandona il nero notte e torna ad... argentarsi per riprendersi l'iride sfuggito ad Hamilton nel finale di Abu Dhabi 2021. Con ambizioni che appaiono subito quanto mai giustificate...

Attesa
Mattia Binotto ha dichiarato che ci vorranno almeno sei gare per capire davvero chi ha azzeccato la macchina e chi invece no.
Lo ha fatto per mettere le mani avanti e difendere i suoi uomini nel caso le prime corse fossero così così? Qualcuno lo ha pensato. Considerando che la sesta gara della stagione è il Gp di Spagna del 22 maggio, significa che occorrerà attendere l'estate per capire davvero i valori in campo. E magari, anche, la stabilità dell'organigramma Ferrari…

Bottiglie
Si è discusso molto, in attesa delle nuove macchine, di "doppio fondo" e "Coca Cola", con l'aggiunta di una nuova terminologia: "doppia Coca Cola". Poiché i tecnici sono avari di spiegazioni, chiariamo che il doppio fondo non è quello che hanno sempre usato i contrabbandieri per nascondere le Marlboro ed eludere i controlli della dogana di Chiasso, ma è una soluzione aerodinamica utilizzata in passato, senza fortuna, da Lotus e Ferrari. Quanto alla Coca Cola, trattasi in questo caso di un profilo aerodinamico della vettura che assomiglia alle curve della famosa bottiglietta. Ma la "doppia Coca Cola" a questo punto significa una Coca Cola familiare da un litro e mezzo, in bottiglia di plastica? Saperlo…

Spy story
In Ferrari Gestione Sportiva, è scattata l'indagine su chi e come qualcuno abbia "rubato" la foto della F1-75 per poi farla circolare sul web il giorno prima della presentazione. Una cosa molto grave perché con lo stesso sistema potrebbero prendere il volo da Maranello anche i primi disegni della vettura del 2023, che vedranno la luce da marzo in poi…Il responsabile pare sia stato identificato piuttosto in fretta.
E siccome il nome non viene fuori nemmeno sotto tortura, il sospetto che si tratti di un insospettabile è forte.

Firme

I contratti non valgono niente, si usa dire nel variopinto mondo dello sport, dove blindatissimi accordi pluriennali si volatilizzano da un giorno all'altro. Non è il caso del contratto di Carlos Sainz, in scadenza alla fine di quest'anno, con attesa di un prolungamento voluto da entrambe le parti. Intanto, Carlito nella conferenza stampa del 17 ha detto chiaro e tondo che sta ancora parlando con gli interlocutori del Cavallino. E se invece avesse preso tempo in quanto vuole tastare il valore reale della F1-75, sapendo che a fine stagione molti posti si libereranno?

Barche

C'è sempre più affinità tra il mondo delle barche da regata e quello della Formula Uno. Adesso che l'America's Cup ha scoperto l'aerodinamica facendo volare le barche sui "foil", il rapporto si è intensificato. Il progettista di "New Zealand" che ha vinto l'ultima Coppa America è Daniel Bernasconi, che ha lavorato per anni in McLaren, ovviamente nel team di F.1. Adesso ci sarà lo staff tecnico di Red Bull, con Adrian Newey in testa, che collaborerà con Alinghi (imbarcazione elvetica con proprietario nato a Roma, Bertarelli) nella prossima edizione del trofeo. Molto strano che Luna Rossa non abbia ancora trovato uno sbocco tecnologico in Ferrari, considerando il passato a Maranello di Francesco Longanesi Cattani, che è il braccio destro di Patrizio Bertelli (il cui figlio corre nei rally)…

LA SPERANZA CHE VIENE DAL FREDDO
L'ambientazione invernale di certo non mitiga il calore e la fiducia che hanno caratterizzato l'accoglimento della nuova Ferrari

Sponsor

Fa un pochino effetto vedere le fiancate della Ferrari F1-75 con tante scritte piccole, senza uno sponsor di rilievo come accadeva in passato. Ora che con Philip Morris il legame è in via di esaurimento, manca un grande finanziatore. Del resto, nel comunicato finanziario della Ferrari sui risultati 2021, alla voce sulla previsioni 2022, si legge che *«i ricavi da attività legate alla Formula Uno che riflettono sponsorizzazioni più diversificate»* risultano *«complessivamente minori, in parte compensate dal miglior posizionamento nel campionato dell'anno precedente»*. Tutto spiegato, quindi. ●

di Alberto Sabbatini

Estrema forma di seduzione

LA FERRARI F1-75 MOSTRA CORAGGIO, AGGRESSIVITÀ PROGETTUALE ED ESTETICA, OLTRE A TANTA VOGLIA DI FAR TORNARE LA ROSSA, SENZA COMPROMESSO ALCUNO, NELLE ZONE CHE CONTANO...

UNA FORMULA UNO CHE RIPARTE DA ZERO
Stavolta la rivoluzione è doppia: non solo regolamentare per la F.1 ma anche progettuale per la Ferrari che riparte praticamente da zero con la sua F1-75, ovvero la prima monoposto di seconda generazione turboibrida

È una Ferrari a "tolleranza zero" quella del 2022. A tolleranza zero perché nelle sue forme si intravedono soluzioni tecniche davvero estreme, senza margini di compromesso. Ma a tolleranza zero anche perché stavolta non ci sono scuse: si deve vincere e basta. L'epoca delle attese, del lavoro di sviluppo finalizzato all'anno successivo – il mantra che ci veniva ripetuto negli ultimi anni – è ormai terminato. Come la pazienza del presidente John Elkann e dei tifosi. Questa Ferrari F1-75 nasce per vincere. O almeno per ambire a giocarsi la vittoria in numerose gare. Binotto non si aspetta forse di lottare per il mondiale, fra le righe si è capito, ma almeno di giocarsi il successo in un buon numero di Gran Premi e di uscire definitivamente dalla cerchia del secondo gruppo. Questo sì. Perciò anche nelle sue scelte tecniche la F1-75 appare una Ferrari contro tutti. La Ferrari "coraggiosa", l'ha definita il team principal. Coraggiosi sono stati soprattutto i progettisti che nel disegnare le forme di questa SF-75 hanno seguito una strada tecnica differente dagli avversari.

Nuove regole e rottura col passato

Il regolamento F.1 2022 introduce due novità veramente rivoluzionarie: le ruote da 18" di diametro al posto di quelle da 13" e il fondo tridimensionale, cioé con effetto Venturi. Due aspetti tecnici che la F.1 non vedeva da tempo. Queste due novità hanno influenzato pesantemente il design esteriore della Ferrari F1-75 e di tutte le altre monoposto di quest'anno. Ruote così grandi in F.1 addirittura non ci sono mai state, al massimo erano più larghe ma sempre di diametro minore. Il fondo tridimensionale invece era stato abolito dal 1983; era quello che contraddistingueva le famose wing-car, le vetture-ala che sfruttando l'effetto Venturi generavano una deportanza esagerata che le attaccava a terra in curva.

Effetto suolo e effetto Venturi

Non fate confusione: Venturi non è certo il nome di un progettista F.1, ma di un fisico del XVIII secolo che aveva scoperto un principio aerodinamico che per primo Colin Chapman applicò a una F.1 (la Lotus 79 del 1978) per renderla velocissima in curva. Detto in modo grossolano, in base all'effetto Venturi l'aria che passa in un condotto aumenta la propria pressione se il condotto si restringe. Applicato a una F.1, significa che una sagomatura particolare del fondo vettura può risucchiare a terra la macchina in curva aumentando la deportanza. L'obiettivo finale è far dipendere meno la deportanza di una F.1 dagli alettoni e più dal fondo vettura per consentire alle monoposto di viaggiare vicine e non essere più disturbate dall'effetto scia.

Perciò i fondi delle F.1 2022 non saranno più piatti, come fino all'anno scorso, ma provvisti di vistose sagomature sottostanti per generare l'effetto Venturi. La Fia ha impartito delle regole base di ingombro delle scanalature sotto al fondo ma una certa libertà è stata concessa ai progettisti. Purtroppo nessuno riuscirà mai a vedere con precisione il disegno inferiore del fondo Venturi delle F.1 2022, anzi questo diventerà il segreto meglio custodito della F.1.
L'introduzione di questi fondi in un primo tempo aveva fatto pensare che i progettisti avrebbero concentrato il proprio lavoro soprattutto sull'aria che passa sotto la macchina, tralasciando invece quella che passa sopra la vettura. E ci si immaginava di vedere perciò carrozzerie tutte simili fra loro. Invece non è successo così. La Ferrari SF-75, così originale nel suo design, è l'esempio più calzante. Le differenze rispetto alle altre vetture si vedono già dal muso: stretto, lungo lungo e appuntito verso l'estremità, con il vezzo di quella piccola presa d'aria triangolare "naca" che forse serve a raffreddare qualche componente elettronica o l'abitacolo. Un dettaglio molto sexy che ricorda da lontano la stessa soluzione che la Ferrari introdusse sulla leggendaria F40 stradale e poi sulla F.1 640 del 1989, la famosa "papera" di Barnard.

SVEZZAMENTO SENZA PRESSIONI
I primi chilometri in assoluto per la nuova nata in casa Ferrari hanno il solo valore, ma non piccolo, del rito a lungo atteso e finalmente vissuto. Ma i primi veri riscontri arriveranno da altrove, quando il gioco si farà davvero duro...

Il coraggio di osare qualcosa di diverso si ritrova anche nelle pance della F1-75, allungate e fortemente scavate all'interno; ci sono due profonde "conche" che hanno il compito di raccogliere e convogliare l'aria verso l'alettone posteriore. Nessun altro team ha mostrato una forma del genere.

La filosofia del progetto

Le scelte della Ferrari fanno capire la filosofia del progetto F1-75. Una macchina di F.1 è composta da tre componenti principali: aerodinamica, motore e sospensioni. Tutti e tre devono interagire bene tra loro per ottenere la massima prestazione. Però su questa F1-75 il Cavallino ha fatto una scelta ben precisa: ha privilegiato ad ogni costo l'aerodinamica. «*L'auto è stata pensata per essere performante dal punto di vista aerodinamico*», ha spiegato Binotto. A questa necessità è stato subordinato tutto il progetto. Ogni scelta tecnica è stata fatta in funzione dell'efficienza aerodinamica. «*La sospensione posteriore, che è estrema per le nostre abitudini*», ha ricordato Binotto (adotta uno schema pull rod) «*è fatta così perché serve ad aiutare la prestazione aerodinamica pura*».
Questo concetto spiega probabilmente anche certe scelte esteriori. Muso e pance sono gli aspetti in cui la Ferrari F1-75 si distingue di più e sono ben diffe-

renti dalle soluzioni adottate dalle altre monoposto F.1 2022 che sono uscite allo scoperto fino ad oggi. La Ferrari è l'unica con il muso allungato e appuntito e una delle poche (assieme ad Aston Martin) con le pance lunghe, mentre tutti gli altri hanno seguito la strada del muso piatto e arrotondato e delle pance larghe ma corte per rastremare il più possibile la carrozzeria attorno al cofano motore.

Sospensioni asservite all'aerodinamica

Le parole di Binotto però fanno pensare se si analizza la Ferrari in chiave sospensioni. Sappiamo che con le ruote da 18" cambierà drasticamente la guidabilità della monoposto. Le gomme da 18" hanno spalle più ribassate e rigide, perciò non potranno più svolgere una funzione extra di ammortizzamento che prima era delegata allo pneumatico. Le auto diventeranno più rigide negli assetti, addirittura si dice che i piloti potrebbero accusare problemi alla guida a causa delle elevate vibrazioni e degli scuotimenti non più ammortizzati dalle spalle alte degli pneumatici. Proprio a causa delle ruote (che tra l'altro pesano 4 kg di più ciascuna), le sospensioni hanno dovuto essere riprogettate da capo, non sono più idrauliche e adottano geometrie differenti. Ferrari ha scelto uno schema push rod all'anteriore e un tirante (pull rod) al posteriore mentre altri hanno optato per soluzioni diverse. Ma in prospettiva desta qualche dubbio l'affermazione di Binotto sulle sospensioni. E cioé che anche lo schema di queste è stato pensato in funzione della prestazione aerodinamica. Che significa? Semplicemente che sono stati carenati tiranti e braccetti perché oppongano meno resistenza all'aria oppure vuol dire che è stato scelto uno schema sospensivo piuttosto che un altro perché magari braccetti più o meno inclinati influenzano diversamente il passaggio del flusso d'aria nel retrotreno? D'accordo ricercare la massima efficienza e downforce, ma non vorremmo che per inseguire ad ogni costo l'efficienza aerodinamica sia stato sottovalutato il grip meccanico determinato da gomma e sospensione che sono fondamentali nelle curve lente. Soprattutto nelle fasi di inserimento in curva dell'auto e di trazione in uscita. Situazioni in cui in passato non sempre la Ferrari eccelleva.

Motore termico riprogettato

Il V6 turbo ibrido è stato riprogettato ex novo. La Ferrari ha sfruttato il periodo di libertà prima del "congelamento" del propulsore per rifare completamente la parte termica del V6. Da quest'anno si adotteranno nuove benzine con una componente

di etanolo del 10%; un primo passo verso le benzine completamente sintetiche (cioé prive di carbonio) che potrebbero essere adottate quando cambierà il regolamento dei motori nel 2026. Ma quel 10% di alcol crea problemi di combustione all'interno della camera di scoppio e di base fa perdere almeno una ventina di cavalli di potenza al propulsore. Per recuperare i cavalli persi, la Ferrari ha modificato pesantemente la testata cambiando il disegno delle camere di scoppio e della precamera, l'angolo delle valvole, il rapporto di compressione del motore e tanti altri particolari. Perciò il motore 066/7 è un propulsore solo apparentemente simile a quello 2021: in realtà è stato profondamente rivisto. Anche perché la Ferrari, in vista del congelamento regolamentare che scatterà alla prima gara, ha voluto introdurre ulteriori modifiche che saranno poi ottimizzate nei mesi successivi ma che sono funzionali per rendere il V6 pronto per piccoli step di evoluzione nella gestione elettronica. Poco di nuovo sulla parte ibrida invece, che era stata rinnovata l'estate dello scorso anno con l'adozione di un impianto con tensione a 800 volt per velocizzare il processo di carica/scarica dell'energia immagazzinata nella batteria.

Il nuovo colore come le Ferrari anni '90

Saranno state scelte tecniche azzeccate quelle della Ferrari? Per ora nessuno ha la risposta definitiva. Di certo il look della Rossa 2022 è veramente mozzafiato. Per merito anche della nuova tinta: un rosso più acceso, creato dal Centro Stile Ferrari. Molto simile al rosso scuro della Ferrari Daytona stradale che era stata lanciata due mesi fa. In passato era la Philip Morris, storico sponsor della Ferrari, che voleva a tutti i costi un rosso dalle sfumature "aranciate", quasi fluo, sulla monoposto per motivi televisivi. Adesso che lo sponsor di tabacchi non c'è più, si è tornati al tradizionale rosso più carico, con le appendici alari non più bianche o color carrozzeria, ma in nero carbonio. Un look rossonero che riporta alla mente la Ferrari 640 dell'epoca di Mansell e Prost. Sublime nei suoi colori e nel suo minimalismo.

Grazie ai nuovi colori e a quel muso lungo e affilato, la F1-75 appare davvero aggressiva e pronta a divorare gli avversari. Immaginiamo che a Maranello si siano fidati dei numeri e dei dati raccolti in galleria del vento per impostare un progetto finale così originale e diverso dalla concorrenza. Essere coraggiosi nella F.1 di oggi è una necessità se si

UN PROGETTO SENZA COMPROMESSI
Se c'è una considerazione che viene spontanea ammirando la nuova Ferrari, è che a Maranello non hanno fatto certo il compitino. Al contrario, hanno preso di petto il nuovo regolamento sfruttandolo come un'opportunità per soluzioni e stile al di là dei compromessi

vuole tornare al top. Quando insegui e devi recuperare competitività, devi sparigliare le carte. Prenderti dei rischi. Azzardare qualcosa di innovativo. Non crogiolarti nella bambagia delle soluzioni convenzionali. Il vantaggio di un nuovo regolamento aiuta ad osare di più.

Non fidiamoci dei test

Ma la nuova Ferrari F1-75 andrà forte quanto è appariscente? Soltanto la pista potrà dare il verdetto definitivo. E non dovremo fidarci delle prime impressioni perché potrebbero essere falsate. Binotto per esempio ha tenuto a precisare che nel primo test a Barcellona, dal 23 al 25 febbraio, la Ferrari svolgerà semplici collaudi, non inseguirà assolutamente i crono. Cercherà soprattutto le correlazioni fra galleria del vento, simulatore circuito per capire se i dati calcolati in fabbrica sono simili a quelli che la pista fornirà agli ingegneri. Se la correlazione tra queste cifre sarà raggiunta, allora quello sì che rappresenterà un primo successo. Perché si potranno simulare in fabbrica aggiornamenti e sviluppi tecnici con la confortante sicurezza che essi funzioneranno bene anche quando verranno messi su pista. Non è una cosa banale perché in passato, con la vecchia galleria del vento, spesso la Ferrari aveva scoperto suo malgrado che i dati positivi riscontrati a Maranello non corrispondevano con quelli poi rilevati sui circuiti.

Binotto ha anche anticipato la strategia dei test: la F1-75 a Barcellona girerà sempre con medio carico di carburante e ai piloti sarà impedito di forzare il ritmo per cercare il limite nei tempi sul giro, proprio per non deconcentrarsi dal vero lavoro di messa a punto. Sono monoposto diverse che richiedono una guida differente; i piloti prima di spingere dovranno impratichirsi negli assetti e nel set up. I primi veri riscontri con gli avversari li vedremo invece nei secondi test, quelli previsti dal 10 al 12 marzo in Bahrain perché su quel circuito si correrà il Gran Premio appena quindici giorni dopo. Quindi tutte le squadre ne approfitteranno per cercare una messa a punto ottimale sia in assetto gara che in quello da qualifica. Ma un vero quadro dello stato di forma della Ferrari lo scopriremo soltanto nelle FP3 del GP Bahrain, il 19 marzo alla vigilia della corsa. Lì, quando nessuno più si potrà nascondere perché i tatticismi non avranno più senso, allora sì che avremo un'idea precisa del livello di performance di ogni vettura. E capiremo a cosa potrà ambire quest'anno la Ferrari F1-75. ●

L'audace colpo dei soliti noti

LA FERRARI F1-75 SI SEGNALA ANZITUTTO COME UN PROGETTO CORAGGIOSO, AGGRESSIVO E RICCO DI SPUNTI ORIGINALI E INTRAPRENDENTI. E QUESTO È UN GRAN PUNTO DI PARTENZA

di **Alessandro Gargantini**

Senza giocare a nascondersi, ricorrere a imbarazzanti show car riverniciate per l'occasione o alzare cortine fumogene, la Scuderia Ferrari ha deciso di distinguersi dalla massa e giocare a carte scoperte già in sede di presentazione della F1-75, che in occasione della sua prima uscita ufficiale ha subito mostrato il suo spirito, il suo cuore e la sua personalità. Nelle sue forme, la nuova monoposto della Casa del Cavallino è in netta discontinuità se paragonata a quanto le squadre rivali ci hanno mostrato finora. Se i tecnici della concorrenza hanno preso una strada, a Maranello ne hanno scelto un'altra prediligendo un'interpretazione del nuovo regolamento tecnico spregiudicata, priva di preconcetti e guidata dall'obiettivo di massimizzare la performance partendo dalla componente aerodinamica e da una power-unit spremuta al massimo prima del freezing quadriennale imposto dal regolamento.

L'emozione di Binotto

Mattia Binotto, visibilmente emozionato e appassionato nel corso della presentazione, ha spiegato di aver chiesto ai suoi ingegneri di non sviluppare nulla di preesistente alla luce delle nuove regole, ma di resettare gran parte delle esperienze pas-

UNA SQUADRA CHE SEMBRA UNA FAMIGLIA
Il presidente John Elkann si stringe a Binotto, ai piloti e ai tecnici per suggellare questo importante momento di reazione e orgoglio della Ferrari in chiave 2022, grazie alla F1-75

sate per dedicarsi, a mente aperta, a qualcosa di innovativo, coraggioso e radicale. Facendo prove in varie direzioni per non lasciare nulla al caso e basandosi sulle competenze acquisite e sui nuovi strumenti che la Scuderia Ferrari ha messo loro a disposizione, come il nuovo simulatore e la galleria del vento. Si tratta di un chiaro atto di fede nei confronti dei suoi uomini che hanno avuto una crescita interna all'azienda e nei quali ripone una totale fiducia ed una scelta che certamente comporta dei rischi, ai quali si è inevitabilmente esposti quando si compiono delle scelte meno convenzionali rispetto alla concorrenza. Ma se la decisione di osare è conseguenza della consapevolezza dei propri mezzi e del limite entro il quale ci si può spingere, ecco che allora il rischio diventa più che giustificato e legittima le aspettative di un adeguato ritorno in termini di risultati e soddisfazioni.

Il primo vero esame in Spagna

Sarà solo la pista, prima quella di Fiorano per una breve demo all'indomani della presentazione, poi il filming day in occasione della prima tre giorni di test a Montmelò a fornire le prime indicazioni, anche se mai come quest'anno la parola pazienza, prima di formulare qualsiasi giudizio, è d'obbligo, visto che andranno mappate e capite le nuove macchine prima di pensare di lavorare sulle performance, delle quali non avremo dati degni di considerazione fino al primo turno di qualifiche in Bahrain, quando ci saranno i primi punti in gioco e le squadre cercheranno di monetizzare il lavoro fatto fino a quel punto. Ma per avere un sentore dei valori in campo, serviranno almeno cinque o sei gare e non è detto che chi partirà di scatto, poi non ne paghi il prezzo a metà percorso.

Due anni di ricerca per pensarla

Ci sono due anni di ricerca, progettazione e sviluppo alle spalle della F1-75. Per stessa ammissione di Binotto l'introduzione del regolamento finanziario, che ha stretto i cordoni della borsa nel 2021 e li stringerà ulteriormente quest'anno ed il prossimo, ha imposto delle scelte, che sono state quelle di rinunciare allo sviluppo della SF21 per concentrarsi esclusivamente sulla sua erede, che ha il chiaro obiettivo di riportare la Casa del Cavallino in lotta per la vittoria dei Gran Premi, primo passo per rientrare nella corsa al titolo iridato. Il 2021 ha mostrato che il gruppo, nonostante i numerosi caveat, è riuscito a raggiungere gli obiettivi di tornare a rivestire il ruolo di terza forza nel mondiale, di mostrare una evidente crescita e di costituire solide basi per la stagione dell'atteso rilancio. Binotto si è dichiarato orgoglioso per il lavoro svolto, Leclerc e Sainz non vedono l'ora di salire in macchina per dare il loro contributo. Dalle parole del numero uno della Ferrari John Elkann a quelle degli ingegneri che hanno spiegato i passi compiuti della Rossa abbiamo colto fiducia, determinazione e voglia di tornare ad essere protagonisti e guardare, finalmente tutti dall'alto. Con l'auspicio che, questa volta, siano stati proprio i tecnici di Maranello a prendere la strada giusta. ●

Binotto si gioca tutto

IL GRANDE CAPO DELLA ROSSA IN F.1 CREDE PROFONDAMENTE NELLA NUOVA ARMA PER RIVITALIZZARE IL CAVALLINO, GRAZIE ANCHE AI SUOI DUE GIOIELLI…

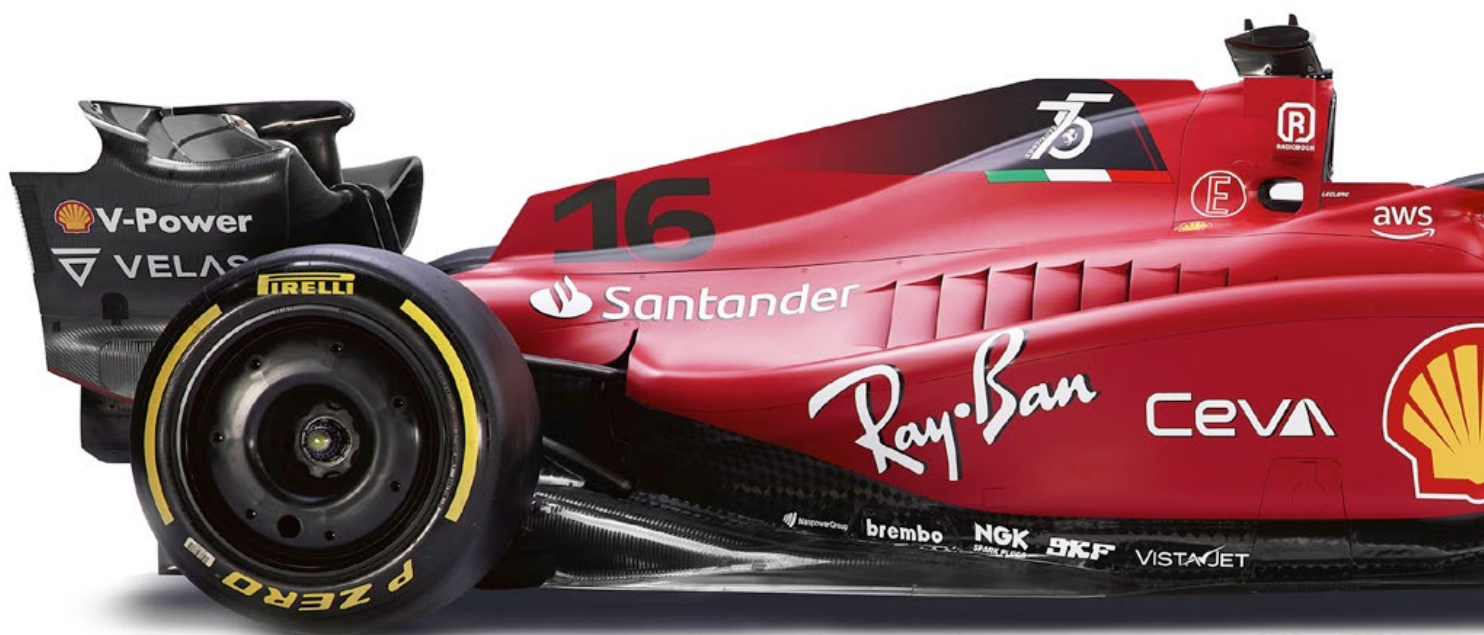
Si respira un clima di grande fiducia nelle parole di Mattia Binotto che, come da tradizione, si è concesso ad un vero e proprio fuoco incrociato di domande da parte della stampa estera ed italiana al termine della cerimonia di presentazione della nuova monoposto. Il Team Principal nato a Losanna si è soffermato sullo spirito innovativo che ispirato la nuova F1-75,s che appare assai meno convenzionale rispetto alle monoposto recentemente presentati dalle squadre avversarie. Binotto ha spiegato che i suoi tecnici hanno dato priorità all'aspetto aerodinamico, hanno messo il massimo effort nella rifinitura della power-unit, che subirà un freezing regolamentare quadriennale dopo la prima corsa della stagione, lavorando liberi da ogni preconcetto derivante dal passato e interpretando il nuovo regolamento come un'opportunità di rimettere tutto in discussione con l'obiettivo di ottimizzare il rendimento di ogni singolo elemento della monoposto. Gli ingegneri della Casa di Maranello non hanno semplicemente sviluppato la precedente monoposto alla luce delle nuove regole, ma hanno sperimentato soluzioni anche contrastanti prima di arrivare alle scelte di progettazione della nuova vettura. Nonostante la F1-75 sia una monoposto radicale e coraggiosa nelle sue scelte tecniche, Binotto non vede rischi alla luce della qualità dei suoi uomini, dei mezzi a disposizione e del lavoro svolto. Il focus dedicato alle attività giornaliere tiene Binotto al riparo dalla pressione e dalle aspettative che naturalmente ruotano sulla sua squadra. Il Team Principal della Casa del Cavallino si è anche soffermato sui prossimi passi da compiere con la nuova monoposto, che saranno dedicati ad un lavoro di mappatura, comprensione, apprendimento e verifica della correlazione con i dati della galleria del vento e del simulatore prima di concentrarsi sull'estrazione della performance. Secondo l'ingegnere reggiano, serviranno almeno cinque o sei Gran Premi alle squadre prima di assestarsi, e chi è davanti ad inizio stagione non è affatto scontato che lo sarà anche alla fine.

- Che programma avete dopo la breve demo di Fiorano?

«Su una sezione della pista di casa avremo una demo di quindici chilometri. Sara la prima e unica presa di contatto con la pista prima di raggiungere la sede della prima sessione di test stagionali. Il ventidue febbraio ci sarà il filming day, che prevede la copertura di una distanza di cento chilometri, prima di entrare nella prima giornata di prove collettive. Queste macchine sono molto diverse da quelle che avevamo in passato, nella loro concezione, nella parte aerodinamica. La metodologia di lavoro sul set-up è diversa. I piloti dovranno guidare e adattarsi al nuovo comportamento della monoposto. Serviranno molti giri per conoscere e imparare il comportamento della macchina, e questo non sarà possibile dopo aver svolto un singolo test, prima di iniziare a lavorare sulla performance. Serviranno alcune corse per comprendere adeguatamente il potenziale delle nuove macchine e estrarne la performance. Solo successivamente vedremo qualche sviluppo, ma che non sarà rilevante perché siamo ancora all'inizio del processo prima servirà mappare, capire e imparare come funziona la macchina.

LA FORZA VIENE DALL'UNITÀ
Mattia Binotto stringe a sé Carlos Sainz e Charles Leclerc, tutti galvanizzati dall'arrivo della Ferrari F1-75, l'arma che tutti aspettavano per tornare finalmente a lottare al vertice

- Come tieni a bada la pressione data dalle aspettative che ci sono sulla nuova macchina?
«Saper gestire la pressione consente di rimanere focalizzati su quello che si sta facendo. Penso che siamo talmente presi nel nostro lavoro che non ci accorgiamo nemmeno della pressione che ci ruota attorno. Almeno, questo è il modo in cui io vivo questa situazione. Mi sento responsabile, perché se non riusciamo a vincere sarà un insuccesso per la Ferrari. È molto importante per la nostra squadra tornare ad essere competitiva ed è da molto tempo che affermiamo che per noi il 2022 offre la migliore opportunità per farlo. Sarà una stagione importante. C'è stato un grosso sforzo da parte della squadra nel progettare la nuova monoposto, nel lavoro di sviluppo e, onestamente, sono orgoglioso per come ho visto il team lavorare, con coesione e determinazione. Non considero l'ipotesi di un fallimento, non ci sarebbe motivo per farlo. Penso solo che dobbiamo restare concentrati per dare il meglio di noi, per alzare l'asticella e avere un buon inizio di stagione».

- Si è parlato molto di innovazione in merito alla F1-75. Avete realizzato una monoposto più radicale nelle scelte tecniche rispetto ai vostri competitor. Ti spaventa questa cosa?
«Penso che per noi fosse molto importante essere "open minded" nel nostro approccio, essere innovativi e con la mente aperta a soluzioni inedite. Non volevamo mantenere i concetti di base delle macchine precedenti adattandoli alle nuove regole. Abbiamo vissuto il cambiamento come una ripartenza da affrontare senza preconcetti, cercando di capire semplicemente cosa fare per migliorarci sotto l'aspetto della aerodinamica e della performance complessiva della macchina. Quando abbiamo progettato e sviluppato la nuova monoposto ci siamo fatti guidare dall'aspetto aerodinamico e tutte le scelte meccaniche sono state una conseguenza. Il packaging del nuovo motore rispetta scelte aerodinamiche. Siamo andati nella galleria del vento sin dall'inizio e abbiamo valutato tutte le possibili direzioni da seguire prima di compiere le nostre scelte. Abbiamo privilegiato le soluzioni che garantivano la massima performance.

Se guardate la macchina, vedete che abbiamo fatto delle scelte non convenzionali, innovative. Anche per quel che concerne la power unit abbiamo concentrato tutti i nostri sforzi nel design e nella ricerca della performance. Inoltre, abbiamo una nuova benzina con il 10 per cento di etanolo che può fornire un'opportunità in quanto si rivede la combustione stessa. La power-unit ed il sistema interno di combustione hanno delle importanti innovazioni rispetto al passato in termini di design, si tratta di elementi non visibili dall'esterno. Penso che, in generale, questa monoposto abbia tanti elementi innovativi che non dipendono solo dal cambiamento regolamentare, ma soprattutto sono il risultato del nostro approccio. Non sono preoccupato o nervoso in questo momento perché la squadra è migliorata rispetto al passato e ha sviluppato delle capacità, una metodologia di lavoro ed un talento che mi rendono sereno. Non sono spaventato del cambiamento e delle scelte compiute perché conosco la qualità, e la capacità, che sono alla base della realizzazione della nuova macchina».

- Andy Green direttore tecnico della Aston Martin, ha affermato di avere lasciato una certa flessibilità nella sua nuova monoposto in modo da poter essere reattivo alla necessità di un cambiamento nel caso fosse necessario. Anche la F1-75 ha margine di intervento sotto questo punto di vista?

«Ogni team nel realizzare la sua macchina ha un determinato livello di flessibilità. Penso che quello che faremo ad inizio stagione sia guardare alle altre monoposto per capire i concetti che hanno scelto e se ci sono squadre che hanno preso direzioni diverse dalle nostre. Anche noi abbiamo flessibilità nel bodywork, dove il regolamento lo concede. Il regolamento è molto stringente sulle ali anteriori, sul muso, ma c'è più libertà a livello di carrozzeria. Il modo in cui abbiamo collocato la nostra power-unit penso ci lasci della libertà in futuro se capissimo che ci sono valide alternative».

PROFILO NOBILISSIMO
La nuova Ferrari vista di lato mostra il gran lavoro fatto a livello di fiancate e la cura estrema nella miniaturizzazione del posteriore, tanto da rendere la F1-75 una delle monoposto più originali e interessanti nella nuova generazione turboibdrida

- Pensi che il nuovo regolamento offra realmente a un numero maggiore di squadre di puntare al titolo?

«Prima o poi tutte le squadre troveranno l'interpretazione corretta del nuovo regolamento e ci saranno più team rispetto al passato in grado di vincere. Si ridurrà il gap e aumenterà la competizione. Spero che ci saranno diversi vincitori, in rappresentanza di diversi team, in futuro».

- Quali sono gli obiettivi della Scuderia Ferrari per il 2022?

«Come prima cosa, abbiamo una chiara ambizione che è quella di tornare ad essere campioni del mondo. Ma sappiamo bene quanto è stato difficile nel recente passato colmare il gap dai migliori. Alla fine dell'anno scorso, la nostra distanza dai primi era ancora rilevante. Per il 2022 il nostro obiettivo è tornare ad essere competitivi, il che significa essere in grado di vincere delle corse. In questo momento, questo è il modo in cui vediamo le cose e saremmo contenti di tornare al successo».

- Qual è il tuo rapporto con il nuovo CEO Benedetto Vigna?

«Penso che il nostro amministratore delegato stia facendo molto bene e sia molto focalizzato sul suo lavoro. È molto curioso e capisce tutto molto in fretta, sempre al corrente e informato su tutto quello che accade nella squadra impegnata in Formula Uno. È di grande supporto per me e per il team. Lui ha una visione di insieme di tutto il mondo della Ferrari e, dopo solo sei mesi, è già un riferimento e un supporto per tutti».

- Che innovazioni sono state fatte sulla power unit?

«Da quest'anno c'è una benzina diversa, con il dieci per cento di etanolo, che comporta una perdita di venti cavalli. Era fondamentale svilupparlo, per recuperare i cavalli persi. Abbiamo rivisto la camera di scoppio ed il motore in tutti i suoi aspetti: gli angoli delle valvole, le compressioni. Il tutto con l'obiettivo

di rendere più efficiente la combustione. La sviluppo della parte ibrida lo avevamo già iniziato l'anno scorso, portando uno sviluppo nella seconda parte della stagione. Nei mesi invernali abbiamo continuato a lavorare nella stessa direzione e cercato di ottimizzare quanto avevamo iniziato a sviluppare. La power unit in sé rappresenta un'importante innovazione perché, dopo la prima corsa del mondiale, è previsto un freezing quadriennale. Era quindi una priorità assoluta raggiungere, subito, la massima prestazione. Per quel che concerne il packaging e l'architettura abbiamo lavorato per ridurre gli ingombri e avere una struttura flessibile nel gestire le forme esterne».

- Per quel che concerne la F1-75, quali sono i piani di lavoro da svolgere prima di concentrarsi sulla performance?

«Queste macchine sono molto diverse rispetto al passato. Sono differenti per come si genera la prestazione, nella definizione dell'assetto, nel bilanciamento e nelle sospensioni. Avremo solo sei giorni di test prima di iniziare la nuova stagione. Dedicheremo questi primi giorni per cercare di capire gli aspetti generali delle nuove vetture. A Barcellona, nei primi tre giorni, non baderemo alla performance, ma cercheremo di capire il comportamento delle monoposto nel suo insieme e la correlazione dei dati raccolti in pista rispetto ai riscontri avuti nella galleria del vento e al simulatore. Avere una buona base, sotto questo punto di vista, è fondamentale alla luce dei prossimi sviluppi, che avranno un effetto immediato. A Montmelò, i piloti non cercheranno di spingere al massimo, né gireremo con poca benzina. La priorità sarà di capire il comportamento della macchina nelle varie condizioni, con altezza da terra differente, angoli flap dell'ala anteriore diversi. Cercheremo di variare le condizioni della vettura e valutare la correlazione con gli strumenti che abbiamo a casa. In Bahrain, invece, cercheremo sicuramente un po' di più la prestazione in vista del primo fine settimana di gara. Spingeremo di più ed i piloti cercheranno di adattarsi in fretta alla nuova macchina per trovare la prestazione. Penso che serviranno almeno cinque o sei gare prima di assestarci. Ci sarà molto da imparare sulla vettura, ma anche sulle gomme. Questo processo rappresenta un vero sviluppo. I miglioramenti fatti sulla macchina nelle prime uscite saranno un tema fondamentale per poi elevare il livello di performance nel corso della stagione. I piloti valuteranno diversi stili di guida per estrarre il massimo della macchina. Questi saranno i test più importanti degli ultimi anni. Ci saranno macchine veloci ad inizio stagione, che poi non lo saranno più alla fine».

NON SONO SPAVENTATO DEL CAMBIAMENTO E DELLE SCELTE COMPIUTE PERCHÉ CONOSCO LA QUALITÀ, E LA CAPACITÀ, CHE SONO ALLA BASE DELLA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA MACCHINA

MATTIA BINOTTO

- Il nuovo regolamento tecnico ha il chiaro obiettivo di favorire i sorpassi attraverso la riduzione delle turbolenze. Pensi che sarà così?

«Penso che dobbiamo soltanto attendere il riscontro della pista, fino ad ora abbiamo soltanto i riscontri del simulatore e della galleria del vento. È difficile esprimere un'opinione con i dati che abbiamo finora. Le nuove monoposto creano ancora un livello elevato di carico e performance. Per questo motivo, non mi aspetto dei grandi cambiamenti rispetto agli ultimi anni, ma potrei sbagliarmi. Solo la pista potrà dare la risposta, ci sono ancora solo poche settimane prima che inizi la stagione.

- Il progetto e gli sviluppi sono stati influenzati dal regolamento finanziario?

«Sì, certamente. L'anno scorso abbiamo sacrificato lo sviluppo della monoposto del 2021 a vantaggio di quella di quest'anno. Senza budget cap, avremmo sviluppato entrambe. Sicuramente, quindi, il regolamento finanziario ha influito sulle nostre scelte in passato e lo farà ancora, anche perché quest'anno si è ridotto rispetto a dodici mesi fa e nel 2023 è previsto un altro giro di vite. Ci saranno parti della macchina del 2022 che saranno congelate visto che non potremo permetterci finanziariamente di svilupparle anche per la stagione successiva. Queste sono scelte che dovremo fare già nelle prossime settima-

ne. Sarà importante capire in fretta quanto di buono tenere della macchina del 2022 in vista del mondiale seguente e quanto invece andrà cambiato».

- Fino ad ora abbiamo visto differenti interpretazioni, da parte dei team, del nuovo regolamento. Te lo aspettavi?

«Penso che prima poi le squadre convergeranno nelle loro scelte tecniche in termini di forme e prestazioni. Il regolamento ha un punto di ottimizzazione al quale tutti tenderanno. Le macchine sono diverse soprattutto nella parte centrale, dove c'è più possibilità di azione. Sono rimasto sorpreso nella differenza nella carrozzeria, dove noi abbiamo fatto delle scelte meno convenzionali rispetto agli altri. Se ci sono cose che potremo prendere dagli altri, lo faremo. Anche nella macchina che avete visto nel corso della presentazione abbiamo copiato un particolare di un'altra monoposto che è stata presentata qualche giorno prima (i.e. il doppio splitter sul fondo della Aston Martin)*».*

- Qual è stato il concetto alla base della realizzazione della nuova macchina?

«Abbiamo voluto una macchina performante sotto l'aspetto aerodinamico. L'aerodinamica ha guidato tutte le scelte meccaniche, come la geometria delle sospensioni anteriori e posteriori, dove sono state fatte delle scelte estreme per aiutare la prestazione aerodinamica pura. Nelle fasi embrionali del progetto abbiamo provato anche soluzioni opposte, senza farci condizionare dalle nostre esperienze passate e dalla consuetudine. Ci sono molte cose in discontinuità rispetto al passato. Le sospensioni sono meccaniche e non più idrauliche e poi c'è la componente delle nuove dimensioni delle gomme, che tutto dovremo capire. Abbiamo voluto realizzare una monoposto che non sia vincolata sulle scelte di assetto. Penso che la F1-75 sia una vettura coraggiosa, frutto di una squadra che ha superato compatta tante difficoltà, insieme a inevitabili critiche, e ora ha fatto scelte coraggiose. Nel progettare la nuova macchina siamo partiti dalle nostre capacità e conoscenze e dagli strumenti a nostra disposizione come la galleria del vento, il simulatore e, soprattutto, le qualità dei nostri ingegneri e tecnici, con le loro competenze ed esperienze. Solo dopo le prime gare capiremo se gli altri sono stati più bravi di noi o meno. Siamo nel mezzo di un continuo processo di crescita e apprendimento».

> **E ADESSO DIAMOCI DEL TEMPO, PERCHÉ SOLO DOPO LE PRIME GARE POTREMO EFFETTIVAMENTE CAPIRE SE GLI ALTRI SONO STATI PIÙ BRAVI DI NOI**
> MATTIA BINOTTO

- **La FIA ha appena preso delle decisioni importanti in termini di rivisitazione della direzione gara. Cosa ne pensi?**

«Dal momento che siamo parte di tutte le discussioni con la Federazione e gli altri team, quanto accaduto non ci sorprende. Penso che si sia parlato e analizzato oltre misura degli eventi di Abu Dhabi, per mesi. Il fatto che ci sia voluto tanto tempo per prendere delle decisioni significa che la materia era molto complessa e non c'era nulla di ovvio. È difficile dire se quanto accaduto sia giusto o se sono stati fatti errori. Non c'è stata nessuna "lesson learned". Quel che è certo è che quando vengono prese certe decisioni si è sottoposti a una grandissima pressione. La comunicazione tra i team e la direzione non aiuta. Penso che dobbiamo tutti credere completamente nella indipendenza della Federazione e nella sua capacità di prendere le giuste decisioni. Sotto questo punto di vista non possiamo fare altro che fornire il nostro supporto del nuovo chairman e della FIA. Come Ferrari vogliamo collaborare per migliorare costantemente l'ambiente in cui ci confrontiamo».

FRONTALE MERAVIGLIOSO
È nel frontale che la F1-75 dà esteticamente il meglio di sé, mostrando linee armoniose ed anche accattivanti, dalle quali spicca il caratteristico muso a pallottola

Cardile e i fondi tridimensionali

Mattia Binotto nella sua presentazione insieme a Leclerc e Sainz ha più volte sottolineato che il primo principio ispiratore della nuova monoposto della Casa del Cavallino è la ricerca del massimo efficientamento aerodinamico. L'ingegner Enrico Cardile, responsabile della parte chassis e dell'aerodinamica, ha spiegato le principali caratteristiche della nuova arma della Scuderia Ferrari. «*La F1-75 segna il ritorno ai fondi tridimensionali, un contenuto tecnico che, in Formula Uno, manca dal 1982. Sarà una vettura innovativa, lontana da quella che è stata presentata dalla Formula Uno, malgrado regolamenti estremamente costrittivi. Sarà una vettura che, per essere veloce, vorrà girare bassa e rigida. In sintesi, è stata una bella sfida per gli ingegneri e sarà una bella sfida per i piloti*». Cardile ha anche spiegato il contesto nel quale lo staff tecnico della Scuderia Ferrari ha affrontato il cambiamento regolamentare e quali sono state le principali milestones. «*Abbiamo lavorato in un contesto estremamente complesso: da una parte, un cambiamento di regolamenti tecnici così radicale come non si vedeva da quaranta anni; altrettanti cambiamenti sono avvenuti sul regolamento sportivo che hanno cambiato il formato del weekend di gara, il tutto sullo sfondo di un budget cap*». Dal punto di vista dell'innovazione, una delle principali caratteristiche riconosciute alla F1-75, c'è molto da dire. «*C'è tanta innovazione su questa macchina. Abbiamo affrontato lo sviluppo con curiosità e tanta voglia di esplorare anche tante direzioni diverse. Il bodywork della vettura è molto distante da quelle che sono state le tendenze degli ultimi anni. La sospensione posteriore è qualcosa che Ferrari non ha mai avuto. Poi ci sono tante innovazioni non visibili, ma per questo non meno importanti, che ci hanno permesso di continuare ad avere delle funzionalità tecniche, malgrado i nuovi regolamenti*». Alcune novità, tra l'altro, sono già in cantiere. «*Abbiamo già definito un piano di sviluppi, sia di aerodinamica che di meccanica. Ovviamente il budget cap impone un pragmatismo dello sviluppo e, quindi, mi aspetto che la frequenza degli aggiornamenti non sarà così alta come siamo stati abituati in passato. Altri due parametri che avranno un ruolo determinante e potranno spostare risorse in una direzione e in un'altra saranno l'affidabilità della vettura e gli incidenti in gara*». In tema di sorpassi, è invece ancora presto per sbilanciarsi. «*Questa generazione di vetture sarà più pesante, richiederà degli assetti molto rigidi e l'aerodinamica è evoluta tanto dal modello presentata dalla Formula Uno. Tutti questi aspetti non vanno nella direzione di facilitare i duelli in pista. Poi ci sono altri parametri da prendere in considerazione, come quanto velocemente il regolamento tecnico* - così costrittivo - *genererà convergenza di prestazioni, convergenza di prestazioni che sarà rallentata dalla capacità di spesa del budget cap. Insomma, è uno scenario complesso e non scontato*».

#essereFerrari

JOHN ELKANN
PRESIDENTE

«La Ferrari è l'unico team che ha corso in tutte le stagioni di Formula 1 ed è stata pioniera nella ricerca dell'innovazione tecnica per oltre 90 anni nel motorsport. La F1-75 rappresenta il meglio dello spirito innovativo del team e la ricerca di performance che il team ha sempre mostrato anche nelle vetture stradali nel corso degli ultimi 75 anni. La responsabilità di portare questa vettura fino a raggiungere le aspettative dei nostri tifosi in tutto il mondo ora è nelle mani di Mattia, Charles, Carlos e tutto il team della Scuderia Ferrari. Questo è un nuovo capitolo nella storia della Ferrari in Formula 1, onorando lo spirito di competizione che il nostro fondatore ha sostenuto. Vorrei concludere il mio discorso con un messaggio per i nostri tifosi. La vostra passione e il vostro impegno sono la benzina per le prestazioni del team, com'è sempre stata. Non vediamo l'ora di gratificare la vostra lealtà e ritornare sulla strada vincente. Grazie e Forza Ferrari».

MATTIA BINOTTO
TEAM PRINCIPAL & MANAGING DIRECTOR

«La F1-75 è l'espressione del talento, dell'impegno e della passione di ognuno di noi. È la sintesi del lavoro di una squadra che, mai come stavolta, ha affrontato la sfida con uno spirito e un approccio diversi, cercando di spingere al massimo sull'innovazione di ogni componente, di ogni dettaglio, di ogni soluzione. Questo desiderio di innovazione ci ha dato una carica straordinaria nel lavoro quotidiano che si è concretizzata in questa vettura. Sono orgoglioso del lavoro che abbiamo fatto per progettare la F1-75. Sappiamo che le aspettative sono alte e siamo pronti a misurarci con gli avversari. È la sfida più bella, quella che rende il nostro lavoro così affascinante. Vorrei che la F1-75 fosse la monoposto che consentirà ai nostri tifosi di tornare ad essere orgogliosi della Ferrari. Abbiamo un obiettivo: alimentare il mito del Cavallino Rampante. Per farlo abbiamo una sola strada: tornare a vincere. Ci vuole una vettura veloce e ci vogliono due grandi piloti. Noi li abbiamo.»

CHARLES LECLERC

«La adoro. Mi piace davvero. Penso che la amerò ancora di

più se sarà veloce in pista, ma è assolutamente bellissima. È strano non vedere i piloni. La parte posteriore è la mia preferita di tutta la vettura, si può vedere davvero il grande lavoro che è stato fatto per la carrozzeria, è impressionante. Sembra davvero estrema e mi mi piace questa cosa. Il rosso più scuro fa sembrare l'auto più aggressiva, penso che calzi a pennello su una monoposto come questa. Sto lavorando il più duramente possibile per migliorare anno dopo anno. Questa stagione sarà molto importante per il team e per noi piloti. È una grande opportunità. Le aspettative sono molto alte per tutti. Faremo in modo che tutto il lavoro fatto dietro le quinte ci permetta di raggiungere grandi risultati durante la stagione».

CARLOS SAINZ

«Sono più che pronto per questa stagione, il 2021 è stato molto importante per me, sono migliorato nel corso dell'anno adattandomi sempre più alla vettura, è stato importante per conoscere come lavora il team e per adattarmi a un ambiente nuovo, ma anche per scoprire il brand Ferrari. È stata una bella esperienza per me. So che ci sono aspettative molto alte, quest'anno la squadra è ad un livello differente, noi piloti dovremo lavorare assieme per cercare di arrivare al successo. Le nuove gomme da 18 pollici le abbiamo provate lo scorso anno, abbiamo già un'idea di come si comporteranno, dovrebbero darci più aderenza all'anteriore. L'unico dubbio è sulla visibilità. Con gomme così grandi, potrebbe essere un problema, soprattutto nei circuiti cittadini. La macchina è bella, molto innovativa e differente. La livrea mi piace, anche il logo del settantacinquesimo anniversario che si abbina benissimo con questi colori, quelli di un tempo che rappresentano il passato Ferrari».

LAURENT MEKIES
RACING DIRECTOR – HEAD OF TRACK AREA

«La nostra squadra si sta preparando per quella che sarà la stagione più lunga di sempre, e forse una delle più sorprendenti degli ultimi dieci anni. Regolamenti diversi, monoposto diverse, 23 gare, sarà una sfida incredibile per tutti. L'anno scorso siamo stati protagonisti di una bella lotta per il terzo posto nel campionato costruttori e come team abbiamo fatto passi avanti importanti. La prossima stagione potrebbe sorprenderci non solo perché alla prima gara, in Bahrain, tra le squadre potrebbero esserci poche differenze in termini di competitività, ma anche perché nel corso dell'anno potremmo vedere grandi miglioramenti per alcune vetture e determinati piloti. Senza dubbio dovremo gestire bene le nostre energie, per rimanere concentrati al massimo tutto l'anno. Possiamo contare sul fantastico spirito della nostra squadra e sulla voglia di metterci alla prova contro gli avversari più forti. Abbiamo dalla nostra l'incredibile talento e la dedizione di Charles e Carlos che hanno lavorato sodo con gli ingegneri per tutto l'inverno per sviluppare la vettura nella giusta direzione.»

ENRICO CARDILE
HEAD OF CHASSIS AREA

«Il cambio regolamentare del 2022 è senz'altro il più radicale affrontato negli ultimi 40 anni. Come squadra abbiamo avuto un approccio sistemico e integrato alla sfida, definendo chiare priorità tra i tanti obiettivi, spesso in contrasto tra di loro, che ci siamo dati. In parallelo allo sviluppo vettura, abbiamo migliorato i nostri strumenti di simulazione per portare luce in angoli bui che in passato abbiamo avuto. L'aerodinamica è stata senz'altro la nostra priorità numero uno. L'abbiamo affrontata con mente aperta cogliendo l'opportunità di regolamenti così diversi per curiosare in tante direzioni, anche lontane dalle tendenze degli ultimi anni. Questo approccio ci ha accompagnato pure nello sviluppo delle sospensioni: i nuovi regolamenti hanno imposto un ripensamento generale del comparto, per garantirci di avere la flessibilità necessaria a gestire una vettura così nuova e pneumatici con caratteristiche diverse. In sintesi, tante variabili sono entrate in gioco, rendendolo un esercizio sfidante ed entusiasmante.»

ENRICO GUALTIERI
HEAD OF POWER UNIT

«La stagione che sta per iniziare rappresenta per noi il punto di arrivo di un percorso importante, visto l'obiettivo ambizioso che ci siamo posti come gruppo di sviluppare al meglio il nostro prodotto: la power unit. È stata una sfida intensa ed entusiasmante. Tutti i componenti sono stati rivisti: alcuni ulteriormente ottimizzati, altri decisamente innovati. Siamo partiti dal concetto primario di cercare la più alta efficienza nel processo di trasformazione dell'energia, da quella chimica del combustibile a quella meccanica, fino all'albero motore. Tutto il resto è stato progettato in modo funzionale a questo obiettivo. In modo altrettanto funzionale, abbiamo poi definito un layout della power unit che rispondesse al meglio alle esigenze dei nostri colleghi dell'area telaio, vista l'evoluzione del nuovo regolamento vettura. Lo abbiamo fatto con passione, determinazione e spirito di squadra, consapevoli della responsabilità di onorare al meglio non solo il nostro obiettivo di gruppo ma anche lo spirito dell'intera scuderia che celebra in pista i 75 anni della nostra azienda.»

FABIO MONTECCHI
HEAD OF CHASSIS PROJECT ENGINEERING

«Il primo fattore chiave nel progettare una vettura così differente dal passato è stata la gestione dei tempi. Abbiamo dovuto lasciare molto più tempo del consueto alla fase di impostazione, quella in cui si sviscerano i regolamenti per spremere ogni possibilità di guadagnare prestazione, quella in cui si esplora un gran numero di soluzioni con studi, simulazioni e prove a banco. Il secondo fattore chiave è stato il coinvolgimento, e la responsabilizzazione, di ogni singolo progettista, in modo che ciascuno sentisse quanto emozionante e unica fosse la sfida rappresentata da questa rivoluzione regolamentare. In assenza di riferimenti dalle stagioni precedenti, a fare la differenza può essere la creatività e il talento di ciascun progettista, la bontà degli strumenti di analisi, la lucidità e il coraggio di scegliere la soluzione più promettente, anche se non è quella più convenzionale e in tal senso pensiamo di avere lavorato bene. Il terzo fattore chiave è stato l'integrazione unitamente al dialogo tra i diversi gruppi di persone: quelli addetti alla prestazione, quelli alla progettazione, alla produzione, agli acquisti, ai controlli qualità, ai montaggi, alle prove al banco fino a chi segue la pianificazione e la gestione della vettura in pista e, in ultimo, ai piloti stessi, con il loro feedback.»

di Fulvio Solms

Concomitanza che insospettisce

LE DECISIONI DELLA FIA ANNUNCIATE NELLO STESSO MOMENTO IN CUI LA FERRARI LANCIAVA LA F1-75. NESSUN ATTACCO: SOLO SCIATTERIA

Giovedì 17 febbraio ore 14.11 CET: dopo una breve introduzione, la Ferrari mostra la F1-75. Giovedì 17 febbraio ore 14.11 CET: il presidente federale Mohammed Ben Sulayem appare per la prima volta in forma pubblica e con un video sui social, come si usa ora, annuncia la giubilazione di Masi e la nuova struttura con VAR in remoto.
Sconcerto.
Prima ipotesi: è stato un attacco alla Ferrari. Lo vedi? Siccome l'Italia non ha votato per lui ma per l'altro candidato alla presidenza Graham Stoker (invero evanescente nel suo programma elettorale), Ben Sulayem ha già fatto sparire l'Italia da ogni commissione sportiva (però tranquilli: c'è lo Sri Lanka) e adesso alza la voce e parla, o almeno cerca di parlare, sopra alla Ferrari per rovinarle la giornata mediaticamente più importante.
Vista così la cosa, il teorema starebbe anche in piedi.
Seconda ipotesi: non sapeva Ben Sulayem, lui direttamente o chi per lui ai vertici – insomma formalmente: la FIA non era al corrente – che proprio in quel momento la Ferrari stesse vivendo il momento sacro dello svelamento della nuova monoposto. Ma dai! Ma che vai a pensare? Ti sembra mai possibile che...
Terza ipotesi, variante della seconda: sì che lo sapevano ma si sono imbranati, hanno voluto a tutti i costi annunciare prima che la Mercedes presentasse la sua W13 (ciò che è avvenuto il giorno dopo, venerdì) e alla fine hanno pasticciato.
Suvvia, pare verosimile. Figurati se gente di quel livello...
Alla fine di tutto, dalle mura di Place de la Concorde ci raggiunge un borbottio imbarazzato. Ehm, non c'è stato nulla di intenzionale ma solo un po' di precipitazione per il desiderio di rendere pubblica la cosa al più presto. E dalle mura di Maranello giungono segnali di conferma. La Ferrari avrebbe chiesto spiegazioni e a qualche colpo di tosse sarebbero seguite delle scuse, tali da poter chiudere lì la questione.
Dunque non c'è stato alcun complotto, non è stato un attacco: par di capire sia stata solo sciatteria. Che francamente non ci spaventa meno della cattiveria.
Rimane poi il fatto che questi primi cento giorni del neo-presidente siano stati (finora) trapuntati di gaffe: questa mancanza di tempismo, la promessa/minaccia di sanzioni a Lewis Hamilton per aver disertato il Gala federale di premiazione dei campioni (punizione evaporata nel nulla, ché evidentemente non era una gran trovata), la negazione di ogni trasparenza (valore che evidentemente al nuovo corso non piace) nella cancellazione delle comunicazioni team-direzione di gara dalle dirette Tv.

I primi chilometri della nuova Ferrari e l'assetto arbitrale della F.1 riveduto e corretto segnano due dei momenti più fondanti di questo inizio di stagione, nel segno del nuovo Presidente Fia Ben Sulayem

A questo punto, trattative come quella che aveva visto coinvolte la Red Bull e la direzione di gara nel Gp dell'Arabia Saudita – la famosa negoziazione sulle posizioni per la partenza – tornano completamente sotto il pelo dell'acqua. Ci si potrà aspettare di tutto, e di tutto sospettare.
Anche più grave, nell'intempestivo annuncio urbi et orbi di MBS, è la mancanza di uno straccio di motivazione, laddove Jean Todt ci aveva abituati a comunicazioni accompagnate da dettagliatissime ricostruzioni del processo decisionale, complete di contenuti e criteri di esecuzione. E invece niente: Masi è stato espulso in una riga, un formalissimo «*gli verrà offerto un nuovo posto nella FIA*» che equivale a un la-porta-è-quella. L'analisi di tutto quanto successo negli ultimi frenetici giri di Abu Dhabi aveva tenuto conto, sulle prime, delle difficilissime condizioni – tempo, pressione su più fronti, stress – in cui era maturato l'errore di far sdoppiare solo i cinque frapposti fra Hamilton primo e Verstappen secondo. Poi però si è deciso di far pagare l'intero prezzo a Masi.
Ora dovranno allinearsi la direzione di gara sui circuiti e il VAR remoto in Svizzera, e al vertice di questa struttura così complessa e complicata non ci sarà più una persona, ma due che si alternano, Eduardo Freitas e Niels Wittich (tedesco, e lo credo che per Toto Wolff «*è stata fatta una scelta giusta, ora abbiamo due persone con molta esperienza ed è un bene. Sì, sono contento*»). E i due, Freitas e Wittich, alternandosi sulla base dei loro impegni altrove dovranno allineare le loro decisioni, pur nel legittimo tentativo di mostrarsi uno migliore dell'altro.
Cento giorni punteggiati di gaffe e inciampi. Poi basta, per gentilezza. ●

I mari mossi sotto Masi rimosso

DIETRO LA DESTITUZIONE DEL RACE DIRECTOR DELLA F.1 E LA RIFORMA DEGLI ORGANI E DEI MECCANISMI ARBITRALI NON C'È SOLO IL FINALE CONTROVERSO DI ABU DHABI MA TUTTA UNA SERIE DI GIOCHI DI POTERE E SEGNALI IN CODICE CHE VANNO ANALIZZATI E CATALOGATI

Bene. Michael Masi non c'è più. Perlomeno non è più al timone della direzione di gara dei Gp iridati e questa è la prima notizia. Poi c'è altro. A capo dei giudici della F.1 svettano ora Eduardo Freitas e Niels Wittich, a comporre una struttura decentralizzata, che si dividerà i compiti spettanti in precedenza complessivamente a Masi stesso.
Il nuovo Presidente della Fia Mohammed Ben Sulayem ha inoltre chiarito, all'interno di una dichiarazione ufficiale piuttosto lunga, confermando le indiscrezioni anticipate da Autosprint, anche che: «*Per assistere il direttore di gara nel processo decisionale, sarà creata una Virtual Race Control Room. Come il Video Assistance Referee (VAR) nel calcio, sarà posizionato in uno degli Uffici FIA in funzione di backup, al di fuori dal circuito. In collegamento live con il direttore di gara della FIA F.1, aiuterà ad applicare il regolamento sportivo utilizzando i più moderni strumenti tecnologici*».
Inoltre saranno rimosse le comunicazioni radio durante la corsa, attualmente trasmesse in diretta da tutte le Tv, al fine di tutelare il direttore di gara da qualsiasi pressione dei rappresentanti dei team in veste di postulanti se non addirittura di protestatari.
Eduardo Freitas è portoghese e proviene dal mondiale WEC, dov'è stato race director dall'istituzione del campionato nel 2012. Inoltre si è occupato anche dell'European Le Mans Series e dell'Asian Le Mans Series, sempre sotto l'egida del WEC, che poi significa stare sotto la potentissima Automobile Club de L'Ouest, ossia l'entità organizzatrice della 24 ore di Le Mans.

Niels Wittich, invece, proviene direttamente dal DTM, dove era l'ultimo in linea di successione rispetto a Sven Stoppe e Roland Bruynseraede.
Entrambi saranno supportati da Herbie Bash, che avrà il ruolo di senior advisor.
Quanto a Masi, sarà appunto destinato ad altro incarico ancora da definire, sempre all'interno della Federazione Internazionale: in ogni caso il suo tempo all'interno del Circus è finito.
Ben Sulayem non a caso ha detto: «*Ho tratto le conclusioni dall'analisi dettagliata degli eventi dell'ultimo Gran Premio di F.1 di Abu Dhabi e dalla stagione 2021 ed è proprio da tutto ciò che è scaturita una profonda riforma dell'organizzazione della direzione di gara, peraltro sostenuta all'unanimità dal CEO di F.1 e dai direttori dei team*».
Ecco, appunto. Fin qui i fatti.
E ora l'interpretazione degli stessi.
Davvero pensate che Michael Masi sia stato tolto (solo) per i fatti di Abu Dhabi? Sul serio: alcuni di voi sono disposti a credere che l'australiano in veste di genio del male abbia falsato il mondiale?
Di più, magari del tutto sovvertito l'esito sportivo della corsa con animo truffaldino meritando perciò l'eiezione eterna, la rimozione furibonda e il fuoco purificatore del nuovo Presidente Fia?
Dai, questo accade nelle favole, in Ken il Guerriero o a fantabocce.
Il Motorsport in particolare e la storia del potere in genere insegnano altre morali, direi.
Ben Sulayem l'ha detto bello chiaro: tutto è scaturito dall'analisi dettagliata dei fatti di Abu Dhabi e della stagione 2021. Della serie: Masi di cavolate ne ha fatte ben altre.
Aggiungo io, su tutte, l'orrenda pagliacciata di Spa, con Gp del Belgio 2021 corso per una manciata di minuti a centoventi all'ora e vinto dalla Safety-Car, è la peggiore, altroché.
Anche perché se davvero Masi avesse assegnato un mondiale ad Abu Dhabi commettendo un errore tale da rendere radicalmente nulla la gara e la credibilità e la regolarità della stessa - con prove concrete a carico -, sarebbe stato rimosso non solo il direttore di gara ma pure il risultato, financo mesi dopo. Cosa neanche lontanamente possibile dall'avverarsi.
No. Quello che succede è ben altro e, peraltro, come anticipavo in un Bastian Contrario di poco tempo fa, risponde alle logiche dello spoiling system. Ossia ogni volta che cambia chi comanda vengono rimossi i suoi uomini nei punti strategici. Tutto lì.
Michael Masi è simbolo del potere di Jean Todt, Todt lo ha e l'avrebbe difeso fino alla morte perché questo è sempre stato lo stile di Todt. Ben Sulayem rappresenta tutt'un'altra cordata e la prima cosa che fa quando s'insedia è quella di dare un segnale ben preciso, facendo a fette Masi e riformando struttura, filosofia e funzionamento della plancia arbitrale di comando di un Gran Premio.
Hamilton, Wolff e la Mercedes non c'entrano niente. È il linguaggio del potere, questo.
Significa: occhio, baby, adesso comando, sposto e metto chi voglio e si fa come dico io, right?
Di più. I direttori di gara diventano due. L'organo da monocratico diventa collegiale, ossia bicipite. Inizia l'era degli watchmen. I guardiani di loro stessi. Come i consoli nell'antica Roma: due, così uno controlla l'altro, senza bisogno alcuno di dictator.
Eppoi basta mercato delle vacche: quando si corre si corre, non si parla coi muretti.
Quindi c'è la Var, a rendere ancor più corposo, capillare e pure burocratizzato l'apparato della classe arbitrale. In altre parole, con tutto questo carrozzone che si sta creando, non ci libereremo mai più dell'inflazione di provvedimenti, sanzioncine e indagini in corsa, perché, come recita un immortale principio del diritto amministrativo, l'organo fa la funzione. Se lo creo, poi l'organo stesso si deve muovere il più spesso possibile, sennò s'atrofizza.
Bene. Non finisce qui. Il garante dei consoli, pardon, dei neo-direttori, è Herbie Blash, ultrasettantenne personaggio simbolo della Brabham di Ecclestone e per anni e anni uomo Fia.
Il che testimonia una volta di più quanto la presidenza di Ben Sulayem sia vicinissima, debitrice, alleata e amica di Bernie. Perché nel linguaggio del potere mettere Blash a fare da can da guardia - con rispetto parlando -, di due direttori messi al posto di Masi, vuol dire che Ecclestone sta ballando il twist su ciò che resta di quel che fu il potere di Todt.
In fondo la storia è semplice: il Presidente Max Mosley fu fatto fuori dopo lo scandalo a luci rosse soprattutto dal mancato appoggio della Rossa - e non solo da quello, certo - e con Bernie che l'aveva scaricato. Per vendicarsi politicamente, Max girò voti ed endorsement verso Jean Todt che s'era appena separato dalla Ferrari non proprio amichevolmente.
Da lì in poi per la Ferrari - del tutto casualmente, s'intende, guai mai pensare il contrario, siam gente di chiesa e timorata del parroco, del vescovo e di Nostro Signore, neh -, non è più successa una e una sola cosa positiva, o comunque mai una robina a favore del Cavallino Rampante.
Dai e dai, adesso un nobiluomo di cultura araba si prende il potere e dietro di lui torna a proiettarsi l'ombra del quasi 92enne Bernie. Ecco, così gira la boccia, altro che Abu Dhabi, tifo, polemiche da stadio e figurette del genere.
Piuttosto, scuserete, ma vorrei andare anche oltre, perché un po' mi viene da ridere.
Riassumo: in tutto il pianeta Terra, ci sono stati solo due campionati internazionali in cui sono accaduti casini, polemiche, pasticci e esiti controversi financo peggiori che in F.1.
E questo a fine 2021 era appunto accaduto nel DTM e nel Wec: in Germania con lo scandaloso finale contro il ferrarista Lawson nei colori Red Bull, mentre in Bahrain la Rossa fino all'ultimo ha rischiato di veder sfumare un trionfo meritatissimo per impicci diciamo non troppo sportivi, anzi, per niente.
Morale della favola, ad essere promossi in F.1, pensa te, sono proprio i due mossieri di questi campionati.
Come mettere di guardia ai puffi litigiosi Gargamella e la Birba? Vedremo. Zero pregiudizi, solo qualche ragionevole e disincantata perplessità.
State sintonizzati, insomma, perché il cartoon F.1, viste le premesse, promette nuovi e avvincenti sviluppi. ●

POTERE CHE VA POTERE CHE VIENE
Jean Todt sorride, ma difficilmente è immaginabile una sua grande felicità per l'avvento alla Presidenza Fia di Ben Sulayem, molto amico di Bernie Ecclestone... I tre sono tutti nella stessa immagine ma a dividerli è un abisso quanto a concezioni sulla reggenza della Federazione

Argento col suo bel thriller

LA MERCEDES TORNA ALLA COLORAZIONE TRADIZIONALE E FA PAURA, GRAZIE ALLA W13 CHE PUNTA TUTTO SUL PRAGMATISMO E L'ACCURATEZZA DELLA REALIZZAZIONE, MA SENZA VOLI PINDARICI

Venerdì diciotto febbraio, il giorno dopo la presentazione della F1-75 e della rimozione di Michael Masi, è arrivato anche il momento per la Mercedes di svelare la sua nuova monoposto, la W13. La vettura che dovrà difendere l'ottavo titolo consecutivo nella graduatoria riservata ai Costruttori si è fatta attendere per una mezz'ora dopo l'inizio di un evento in modalità talk show architettato alla perfezione in ogni minimo dettaglio che ha visto alternarsi sotto i riflettori Toto Wolff, i due piloti, i tecnici di riferimento e gli junior del vivaio della Mercedes, tra i quali il nostro Andrea Kimi Antonelli che è parso molto spigliato e determinato nelle sue risposte. Ha avuto parecchio spazio nell'illustrare la nuova monoposto della squadra di Brackley il direttore tecnico Mike Elliott, che ha subito precisato che la nuova monoposto eredita solo il volante della precedente e che la sua progettazione e realizzazione non hanno subìto alcun ritardo nonostante la squadra inglese sia stata in lotta per entrambi i titoli iridati fino alla resa dei conti dello scorso metà dicembre a Yas Marina. La pluridecorata squadra diretta da Toto Wolff ha rispettato la roadmap prevista, riuscendo ad accendere i motori prima della fine dell'anno ed in netto anticipo rispetto alle esperienze delle precedenti stagioni. «*I momenti in cui assembliamo la macchina e l'accendiamo sono quelli che mi coinvolgono emotivamente di più ogni anno*» ha confessato il team principal austriaco prima di lasciare la scena ai suoi uomini e tuffarsi un una giornata piena di impegni, cominciata con una lunga intervista concessa ai media mentre sullo sfondo si sentiva già echeggiare il motore della nuova monoposto che, come da abitudine, ha effettuato lo shake down sulla pista di casa a Silverstone, sede della presentazione.

A Russell l'onore della "prima"

La pista bagnata, un vento fastidioso che ha avito l'effetto di alimentare lo spray alzato da un set di pneumatici wet dimostrativi ed un clima invernale hanno dunque fatto da cornice alle prime immagini della monoposto inglese scattate sull'impianto britannico, dove nel corso dei diciassette giri affrontati dal nuovo arrivato George Russell si è aperto uno squarcio di azzurro nel cielo che ha consentito ai raggi solari di splendere sulla livrea tornata argentea della monoposto inglese, che pur subisce delle contaminazioni di verde fluorescente e rosso vivo a causa dello spazio dedicato ai main sponsor. Per la prima volta dopo cinque stagioni non abbiamo visto Valtteri Bottas accanto a Hamilton. «Quando c'è del nuovo sangue ad alimentare le nostre forze è sempre qualcosa di molto positivo» ha subito incalzato il sette volte iridato, che deve ancora farsi un'idea su come la stella ascendente di Russell cercherà di trovare spazio all'interno del garage della Mercedes. In Bahrain, nel novembre del 2020 sull'outer track del circuito di Sakhir, il prodotto del vivaio diretto da Gwen Lagrue, che è anche il manager di Ocon, ha subito allargato i gomiti mettendo nell'angolo Bottas. Il finlandese, dopo aver siglato la pole position, si è ritrovato a fare da secondo anche al cadetto inglese, che avrebbe stravinto il Gran Premio senza un pasticcio in fase di cambio gomme. Russell ha mal digerito i fatti con la consapevolezza che quanto messo in mostra valesse anche più di una vittoria. L'inglese ha svolto il suo compito alla perfezione ed ora incassa gli interessi seduto accanto a Hamilton, conscio che prima o poi il ragazzo di Norfolk erediterà il suo testimone. Russell si è sempre dimostrato un ragazzo intelligente e maturo. Certamente, nelle prime corse della stagione, starà al suo posto evitando incomprensioni ed attriti. Ma è inevitabile che prima o poi il suo profilo di vincitore seriale e di maschio alfa verranno fuori e Wolff si troverà a gestire due prime donne in squadra. Non vi sono dubbi sul fatto che in tema di line-up quest'anno la Mercedes si sia rafforzata, che Russell è potenzialmente più incisivo di Bottas, ma servirà un po' di lubrificante e di effort da parte di Wolff affinché regni la pace nel suo box.

di Alessandro Gargantini

FRONTALE ARMONIOSO

Facendo il paio alla Ferrari, anche la Mercedes inaugura la seconda generazione delle F.1 turboibride con una monoposto esteticamente più armoniosa e accattivante. Ma, al di là di questo la W13 promette d'avere tante altre frecce al suo arco per tornare davanti alla Red Bull

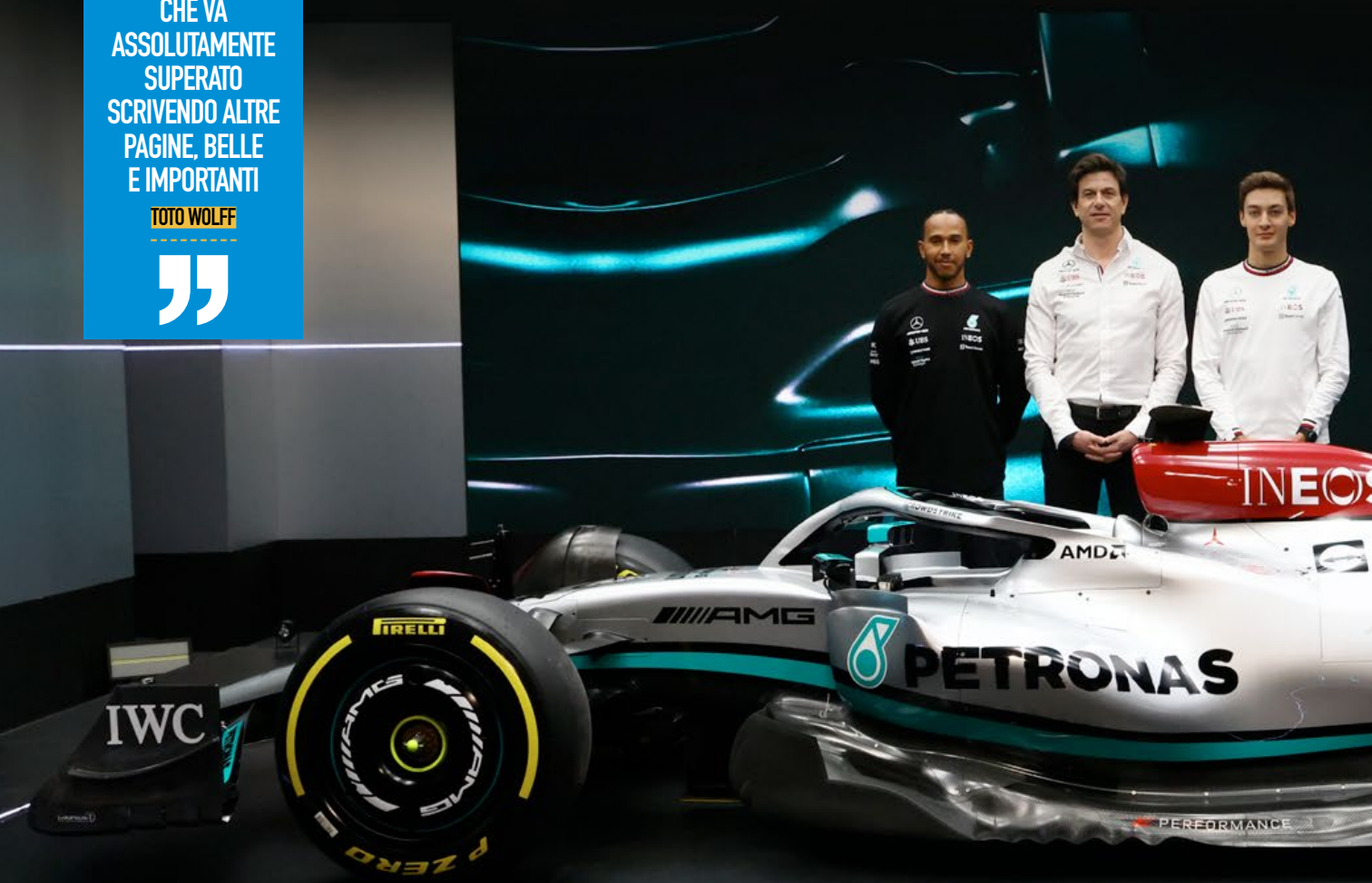
W13, arma della rivincita

Anche se il titolo costruttori è stato archiviato, la W13 è vissuta dalla Mercedes come la strumento della rivincita. Con le nuove regole il team di Brackley e Brixworth vuole ribadire il suo predominio tecnico e limitare la sconfitta ad opera di Verstappen come un episodio di natura eccezionale nel mezzo di una transizione regolamentare nel quale è stato commesso l'errore di sottovalutare una rivale alla quale non possono essere concessi sconti come la Red Bull. La W13 è anche il mezzo per pulire una macchia e allontanare il dolore provocato dai fatti di Abu Dhabi quando ormai Hamilton aveva "distrutto la concorrenza" e si apprestava ad incassare il suo ottavo titolo iridato. Proprio nel momento in cui la Mercedes pensava di aver compiuto la missione sono arrivati il crash di Latifi e le controverse scelte "compiute in trenta secondi" che secondo Wolff sono costate il mondiale. Ora che Masi è stato sollevato dal ruolo e sono state ristrutturate le procedure in sede di direzione gara, Wolff si sente più sereno nell'affrontare una nuova sfida e mettere da parte un episodio che non potrà mai essere completamente superato e dimenticato.

Uno **shock** che va superato

SECONDO TOTO WOLFF, LA MERCEDES W13 È L'ARMA TOTALE DEL DOPO ABU DHABI 2021, EPISODIO SIMBOLO CHE SEGNA UN TRAUMA PER LA SQUADRA CHE ORA DEVE E VUOLE ANDARE OLTRE

PER NOI ABU DHABI 2021 È STATO UN EPISODIO LIMITE, CHE NON DIMENTICHEREMO MAI. UNO SHOCK CHE VA ASSOLUTAMENTE SUPERATO SCRIVENDO ALTRE PAGINE, BELLE E IMPORTANTI

TOTO WOLFF

Nelle sue parole, Toto Wolff dichiarato di aver superato, ma non dimenticato, il dramma di Abu Dhabi. La via e la Formula Uno vanno avanti e serve voltare pagina. Tuttavia, nello sguardo e nelle riflessioni del Team Principal della Mercedes, che abbiamo incontrato in una video call a margine del lancio della W13, traspare ancora un profondo turbamento quando ritorna sui fatti che hanno deciso lo scorso mondiale. La chiacchierata con il cinquantenne austriaco non poteva che vertere principalmente sulla nuova monoposto con la quale la Casa della Stella punta a conquistare il nono titolo in sequenza tra i Costruttori, ma una serie di domande sull'epilogo stagionale, tornato d'estrema attualità con l'allontanamento di Masi e la ristrutturazione delle direzione gara e delle sue dinamiche decisionali, ha riportato Wolff su un tema doloroso che ha polarizzato l'attenzione, e creato fronti contrastanti, nella breve pausa invernale. Wolff ha spiegato che ogni volta che a Brackley e Brixworth viene progettata e costruita una nuova monoposto, e la W13 non fa eccezione, il sentimento che prevale non è l'autocompiacimento, bensì lo scetticismo. Perché il numero uno della Mercedes in Formula Uno ha ben trasmesso ai suoi uomini uno spirito che porta a non accontentarsi mai di quanto fatto e, soprattutto, perché a decretare il successo di una monoposto è solo ed esclusivamente la pista. Uno scetticismo che, secondo Wolff, è ampliato dal momento storico che impone alle squadre di ripartire da zero con un regolamento nuovo di zecca, che limita le ore che si possono dedicare allo sviluppo in maniera inversamente proporzionale all'ordine di arrivo nel precedente e mondiale e, cosa non meno importante, è condizionato dell'introduzione del regolamento finanziario che per il 2022 pone un tetto di spesa di centoquaranta milioni di dollari, cinque in meno rispetto a dodici mesi prima nonostante l'inflazione sia ora schizzata al cinque per cento. Per questi motivi, Wolff si è detto pronto ad attendersi qualsiasi sorpresa all'esordio stagionale, quando ci saranno i primi punti in palio e le squadre cominceranno a fare sul serio. Chi avrà idee geniali, come accadde nel 2009 con il doppio diffusore della Brown Gp, si potrà improvvisamente ritrovare davanti. In merito alla decisione della FIA di allontanare Masi sostituendolo da Freitas e Wittich (il famoso commissario di gara che fermò la terza corsa nella Euro F3 a Monza per i troppi incidenti nel 2015, quando, nel giro di poche ore si ribaltarono Stroll, Beretta e Grenhagen), adiuvati da un consiglio, Wolff si è detto convinto che sia un passo importante per evitare che decisioni contrastanti e "prese in mezzo minuto" condizionino l'esito di un mondiale. Le scelte della FIA aiutano Wolff ad accantonare la delusione e l'amarezza di Yas Marina e guardare avanti, forte di un Hamilton più motivato che mai e di un Russell che certamente va a rafforzare il suo line-up. Anche se servirà un po' di attenzione per evitare che la presente e la futura stella della Mercedes facciano scintille, provocando un cortocircuito.

FORMAZIONE INCATTIVITA

La presenza del giovane e promettentissimo George Russell al posto di Valtteri Bottas non può che rendere più aggressiva la formazione Mercedes, con Lewis Hamilton sempre punta di diamante nel line-up di Toto Wolff per spremere il meglio dalla nuova arrivata W13

- Il fatto di competere fino alla fine nella lotta nella scorsa stagione ha avuto degli impatti sull'effort dedicato alla W13?

«No, ve lo assicuro. Non ci sono stati problemi nel rispettare i piani di progettazione e realizzazione della nuova macchina in conseguenza del fatto che fossimo in lotta per entrambi i titoli sino alla fine. Sin dall'inizio della scorsa stagione avevamo mappato bene le azioni e le priorità. Abbiamo perfettamente rispettato il nostro calendario terminando la realizzazione della nostra macchina lo scorso dicembre, cosa che non avevamo mai fatto in passato. Ma questo non è certamente una garanzia di successo. Ora dobbiamo vedere se a Barcellona ed in Bahrain, dove incontreremo delle condizioni più rappresentative, la macchina andrà come ci attendiamo. Siamo positivi in questo momento, ma non c'è letteralmente nulla di scontato».

- Quali sono state le sfide maggiori nella realizzazione della W13 e cosa ne pensi della F1-75, che appare molto innovativa nella sua concezione?

«La possibilità di usufruire di un numero maggiore di ore spendibili in galleria del vento è certamente qualcosa che dovete considerare e che ha svolto un ruolo importante nella fase di ricerca e sviluppo legate alla nuova monoposto. Il vantaggio di finire sesti nel mondiale 2020 ha permesso alla Scuderia Ferrari di avere un vantaggio in termini di sviluppo (ore in galleria del vento e CFD) che possiamo stimare un due decimi di secondo. Ma queste sono le regole che abbiamo accettato e adottato. È giusto stimolare la competizione. Vedremo solo in pista i rispettivi livelli di competitività. Personalmente, non mi sento di sottovalutare nessuna squadra.

Qualcuno potrebbe aver colto l'opportunità del cambio regolamentare e aver interpretato al meglio il nuovo set di regole traendone un vantaggio tale da riuscire a scalare rapidamente la classifica e in modo inatteso. All'inizio della stagione, ci saranno delle differenze che poi si livelleranno. L'abbiamo visto nel 2009 con il doppio diffusore, un'innovazione in grado di cambiare le regole del gioco e distribuire grossi vantaggi. Ad inizio stagione, tutti potrebbero potenzialmente trovarsi in una situazione di vantaggio e chi ha interpretato meglio le nuove regole potrebbe ritrovarsi con un grande beneficio. Potrebbero davvero esserci grosse sorprese sotto questo aspetto».

- Quanto ha influito l'introduzione del budget cap sulla fase di progettazione e realizzazione della W13?

«È stato difficile ristrutturare la squadra in modo da gestire la riduzione del budget a disposizione, ora fissato a 140 milioni di dollari americani, e le attività da svolgere in termini di ricerca e sviluppo. Tenente presente che la Mercedes ha avuto a disposizione il numero di ora spendibili nella galleria del vento ed ha dovuto sopperire anche a questa limitazione. Questo, soprattutto in un periodo di alta inflazione che non comporta un semplice taglio di 5 milioni rispetto all'anno scorso, ma che ha un effetto di dimensioni ben più ampie. Non è possibile nemmeno ritenere il personale alzando i salari. Dobbiamo fare scelte drastiche nelle nostre strategie e decidere cosa sacrificare. Per le grandi squadre, il modo di operare è cambiato tantissimo».

- Il regolamento finanziario impone un tetto al limite delle vostre spese e impone di fare delle scelte. Se la vettura si rivelasse sbagliata nei suoi fondamentali, ci sarebbe margine di intervento a stagione in corso?

«Non si possono cambiare facilmente dei concetti tecnici una volta che si sceglie una certa filosofia nel costruire la macchina. Sotto questo punto di vista, il budget cap rende molto difficile intervenire sugli aspetti che sono alla base della realizzazione della macchina. Si possono pianificare aggiornamenti selezionati, ma siamo molto limitati nel fare cose creative e cambiare radicalmente la macchina. Sarebbe certamente un grosso problema ritrovarci con una macchina che non va nei suoi principi fondamentali».

COME FAN DI F.1 AMO MOLTO LA FERRARI E VORREI RIVEDERLA IN GRADO DI VINCERE DEI GRAN PREMI. E MI AUGURO CHE TRA LE SQUADRE IN GRADO DI LOTTARE PER IL PRIMATO CI SIA PURE LA ROSSA

TOTO WOLFF

- Il nuovo concetto di monoposto introdotto nel 2022 servirà a rendere le corse più avvincenti?

«Onestamente, in questo momento non ho idea, non ho una risposta. Dal punto di vista aerodinamico, le macchine sono fondamentalmente diverse da quanto abbiamo conosciuto finora. Sono quando inizieremo a gareggiare potremo capire gli effetti delle nuove regole sullo show e se chi pensava che sarebbe stato più semplice superare ha ragione o meno. Adesso è presto per dirlo».

- Qual è la tua opinione in merito alla decisione della FIA di rimuovere Michael Masi dal ruolo di direttore di gara e rafforzare e strutturare meglio i meccanismi e le procedure della direzione gara?

«Penso che siano state prese le decisioni giuste e sono ottimista in merito ai cambiamenti che sono stati implementati. Il lavoro del direttore di gara non è certamente semplice. Ora abbiamo due persone (Eduardo Freitas e Niels Wittich, assistiti da Herbie Blash, per anni vice di Whiting, e da una nuova sala di controllo) esperte nel ruolo, ma ciò non basterebbe se non ci fosse una robusta struttura che li supporta. Avendo agito su entrambi i fronti, credo che la Federazione ed il nuovo Presidente abbiano lavorato bene. Ora c'è una stanza di controllo remoto che darà ai direttori i giusti input rendendo il processo decisionale più semplice ed evitando che la direzione gara si esponga direttamente in maniera eccessiva. Credo che negli ultimi due anni ci siano state troppe interpretazioni free style delle regole. Ora sono contento perché il processo è cambiato, è più strutturato e funzionerà meglio».

- Dopo la finale di Abu Dhabi, Hamilton aveva espresso la volontà di staccare la spina per un po' di tempo. Ora è tornato al suo posto. In che condizioni psicologiche e fisiche lo hai ritrovato?

«Penso che quello che ha fatto sia stato assolutamente corretto. Si è tenuto fuori dal giro, dal microcosmo della Formula Uno, per un po' di settimane. Fare un passo di lato e staccarsi completamente dai social gli ha permesso di ricaricarsi e tornare con entusiasmo. Lewis è molto positivo e determinato. Ancora una volta, le avversità che gli sono state river-

sate contro lo renderanno ancora più forte. Lewis è in modalità attacco».

- C'è una relazione tra la decisione della Mercedes di rinunciare ad appellarsi dopo i fatti di Abu Dhabi e la rimozione di Masi? Pensi che Masi, ad ogni modo, andasse mandato via?

«Non sarebbe corretto affermare che c'è una relazione tra l'uscita di scena di Masi e la nostra rinuncia a procedere con l'appello. Sono due cose che sono arrivate in parallelo. Penso che la ristrutturazione all'interno della direzione gara e la decisione di intervenire sul processo che la porta a prendere decisioni durante i Gran Premi di Formula Uno sotto l'aspetto sportivo fossero scelte necessarie. L'anno scorso è stato molto positivo per la categoria in termini di visibilità, ma ha creato troppe polarizzazioni a causa di decisioni che non è stato semplice comprendere».

- In cuor tuo, reputi che Hamilton sia stato derubato del titolo?

«Non si può risolvere la questione in questi termini. Ci sono state circostanze e decisioni che non avevano precedenti e che sono state determinanti e quello che è accaduto. Per noi è stato uno shock. Da un giro all'altro, prima ci è stato detto che le macchine non potevano sdoppiarsi e poi che potevano farlo, solo tre minuti dopo. Ora sappiamo cosa è successo nel background. Questo ci ha causato la perdita del mondiale, dopo una decisione di mezzo minuto. Questo non è accettabile e non ha precedenti. Ora dobbiamo andare avanti e accantonare questa cosa. Con le decisioni che sono state prese in questi giorni dalla Federazione, sarà più facile farlo. Non potremo però mai dimenticare quanto accaduto. Dobbiamo superarlo pensando solo al 2022, soprattutto ora che stiamo presentando la nostra nuova monoposto. Questo è il giorno in cui si volta pagina e ci imbarchiamo con fiducia nella nuova stagione».

- La squalifica in Brasile l'anno scorso ha dato ad Hamilton una determinazione particolare che gli ha consentito di disputare un finale di stagione straordinario?

PRIMI CHILOMETRI MOLTO VENTOSI
Il vento a raffiche ha decisamente diturbato i primi passi della Mercedes W13, sopra, che comunque avrà ben altre occasioni per completare il processo di svezzamento. Sotto, il capitano Hamilton e, nell'altra pagina, la matricola Russell

«La squalifica in Brasile ha certamente creato in Hamilton un'enorme determinazione a sconfiggere i suoi rivali in pista. Da quel momento, Lewis non ha più guardato indietro e ha distrutto la competizione fino al termine della stagione e lo ha fatto anche domenica ad Abu Dhabi. Le avversità hanno sempre reso Hamilton più resistente e determinato. Questa è esattamente l'attitudine che vedo in lui adesso, e lo stato d'animo che si respira all'interno del team in vista dell'inizio del nuovo mondiale».

- Hai mai temuto che Hamilton lasciasse la Formula Uno dopo i fatti di Abu Dhabi e avevi un piano B per sostituirlo?

«Non ho mai avuto la preoccupazione che Hamilton decidesse di smettere con le corse e non ho mai avuto in mente un'alternativa. Nel team sapevamo che aveva bisogno di riflettere su alcune cose e capire come tornare nelle migliori condizioni mentali. Dal nostro lato non c'erano dubbi sul fatto che lui avrebbe continuato e sarebbe tornato più determinato di prima».

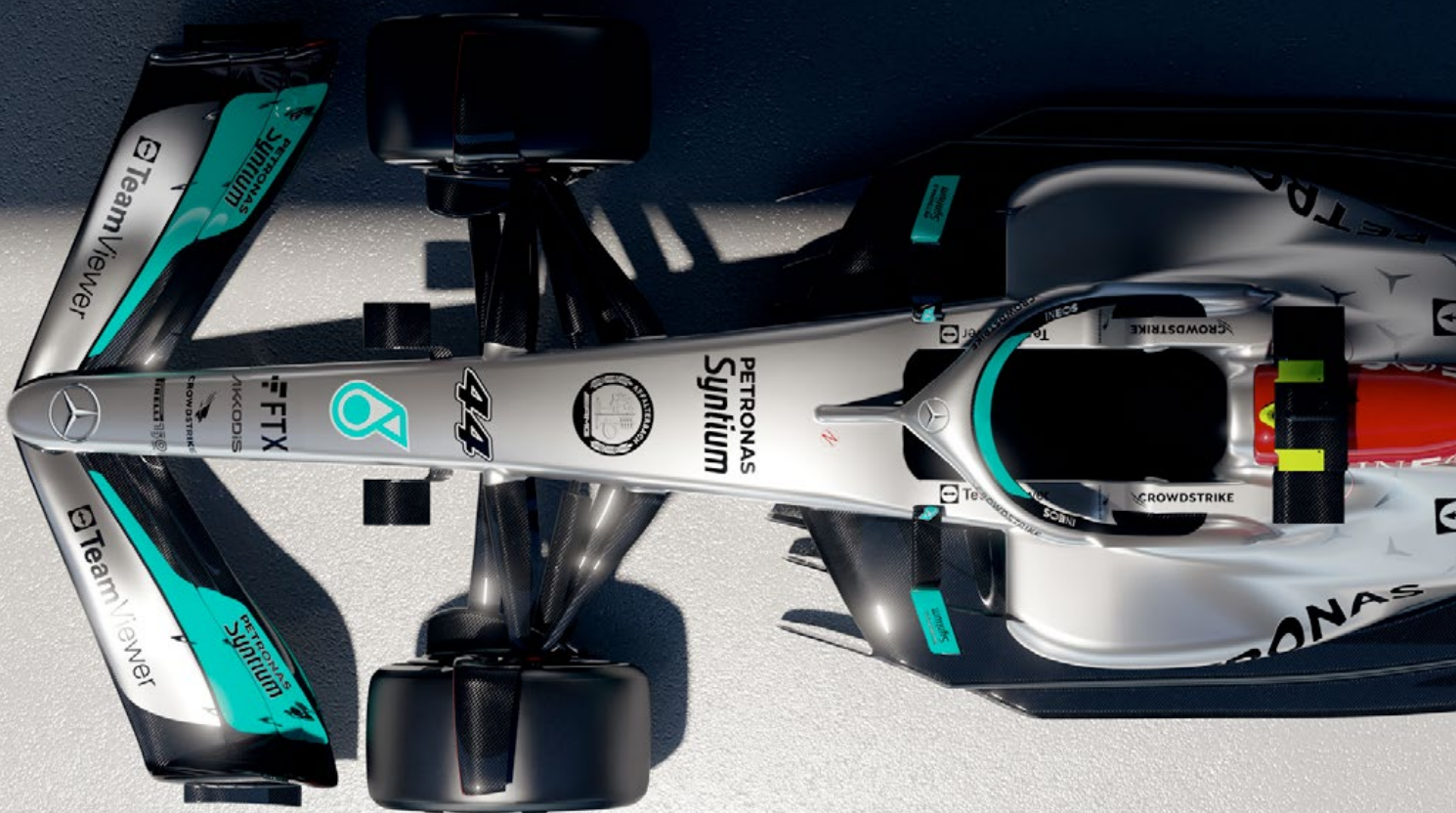
- Nel recente passato avete sempre avuto, se non altro nella sostanza, un primo ed un secondo pilota. Cosa succederà quest'anno con Hamilton e Russell? Potranno combattere liberamente senza ruoli prestabiliti?

«In realtà, non abbiamo mai avuto una situazione nella quale abbiamo scelto un primo ed un secondo pilota. È sempre stata la pista a definire i ruoli. Noi abbiamo sempre fornito ad entrambi i nostri piloti le medesime opportunità e la stessa macchina. Quest'anno abbiamo una stella in ascesa come Russell accanto al miglior pilota di sempre. La dinamica interna è cambiata, ma noi lavoreremo come al solito con l'obiettivo di aiutare i nostri piloti ad estrarre il massimo dalla macchina ed essere competitivi».

- È arrivato il momento per la Ferrari con la F1-75 di tornare in lotta per il titolo?

«Come fan, amo la Ferrari, il più importante nome in Formula Uno. Vorrei vedere una Ferrari sempre competitiva nella lotta per vincere i Gran Premi o il titolo, dove però subentrano tanti fattori. Onestamente, questa cosa mi è mancata nelle ultime stagioni. La passione di tutte le persone che lavorano per la Scuderia di Maranello e dei tifosi merita di essere ricompensata. Sono certo che quest'anno ci saranno più squadre in grado di vincere dei Gran Premi e combattere duramente in pista e mi auguro ci sia anche la Ferrari». ●

Cambiamento netto e totalizzante

MIKE ELLIOTT, DIRETTORE TECNICO INGLESE SUBENTRATO A JAMES ALLISON NEL 2021, CI SPIEGA I SEGRETI DELLA W13

In occasione della presentazione della W13 abbiamo avuto l'occasione di conoscere più da vicino il direttore tecnico della Mercedes Mike Elliott, che a metà della passata stagione ha preso il posto di James Allison ed è stato l'uomo incaricato da Toto Wolff di ritirare per conto della squadra di Brackley il titolo riservato ai Costruttori. «*È stato il momento più emozionante della mia carriera, visto che ho raccolto il riconoscimento del lavoro frutto del sangue, sudore e lacrime di così tante persone*». Parole che fan capire di che pasta è fatto questo ingegnere aeronautico che in venti anni di carriera spesa alla McLaren, Renault e Mercedes ha vinto otto titoli Costruttori ed altre otto volte ha concluso nelle prime tre posizioni il mondiale. Elliott ci ha spiegato alcuni dettagli della sua nuova realizzazione in perfetta armonia e collaborazione con Hywel Thomas, responsabile della divisione Powertrains. «*Sul lato del telaio quest'anno ci sono cambiamenti enormi. Non ho mai vissuto nel corso della mia carriera una rivoluzione simile, che è conseguenza di una svolta nel regolamento aerodinamico che ha portato a riconsiderare completamente il concetto delle monoposto e disegnare macchine che hanno una forma completamente diversa. Tutto ciò, operando all'interno dei vincoli finanziari imposti dal budget cap*». Una sfida nella sfida per Elliott ed il suo staff, che si sono avventurati in una dimensione di lavoro molto diversa «*Sì,*

SOLO IL VOLANTE RESTA LO STESSO
A parte il volante e le componenti per regolamento non soggette a sviluppo, tutto quello che poteva essere ridisegnato partendo da zero è stato pensato e realizzato. Per fare della W13, sopra, vista dall'alto e, nell'altra pagina, in azione, una monoposto totalmente nuova

> **UNA SFIDA E UN RISCHIO PER NOI INGEGNERI. ABBIAMO SUDATO LACRIME E SANGUE PER VINCERE. DIFFICILE COORDINARE GLI SFORZI NEL 2021**
>
> **MIKE ELLIOTT**

per loro natura gli ingegneri amano le sfide. Quindi è stata una fantastica opportunità fare qualcosa di nuovo. Nel mondo aerodinamico, normalmente si ottimizzano piccoli particolari, mentre questa volta il nostro coinvolgimento è stato a tutto tondo, sulle grandi parti, sui concetti fondamentali della monoposto. Per una squadra che ha vinto tanto come la Mercedes, questo comporta anche un rischio, perché è un reset che consente a tutti di ripartire da zero. È stato un nuovo viaggio che ha portato le varie squadre ad avere approcci diversi anche in base al numero di ore che si potevano spendere alla galleria del vendo e CFD». Elliott ha anche spiegato in quali parti della W13 l'influenza del nuovo regolamento è stata più netta. «*Alcuni componenti, come il cambio e la power unit sono ora bloccati nello sviluppo fino al 2026. Su queste parti non potevamo permetterci di sbagliare perché ci porteremmo i nostri errori anche nelle prossime stagioni. Rispetto all'anno scorso, abbiamo tenuto solo il volante. Arrivare alle forme aerodinamiche desiderate ha significato un completo riconfezionamento delle parti interne, del layout dell'impianto elettrico e della centralina. Le sospensioni sono state ridisegnate e abbiamo completamente rifatto il coperchio del motore e le pance, aspetti che ci hanno portato ad un'enorme quantità di riprogettazione e simulazioni delle parti interne*». Elliott non si aspetta invece un grosso cambiamento per quel che concerne il comportamento degli pneumatici. «*Quello che abbiamo visto nei test, in particolare nei test di Abu Dhabi alla fine del 2021, è che ci sono sottili differenze. Ci saranno impatti nella definizione dell'assetto, ma penso che la gomma aiuterà a migliorare le corse, non si surriscalderà tanto e sarà più facile da gestire*». Infine, Elliott ha spiegato come è stato trovato l'equilibrio nel 2021 tra gli effort da dedicare alla monoposto in lotta per il mondiale rispetto alla W13. «*Abbiamo iniziato lo sviluppo di quella che è diventata la W13 nel 2020, con i primi lavori sull'aerodinamica e sui componenti principali come il cambio, il telaio e la power unit. Quando il covid ha colpito, era chiaro che non saremmo passati a questo nuovo regolamento fissato per il 2021. Quindi, abbiamo dovuto cambiare l'attenzione sull'adattamento ai cambiamenti per il 2021. È stato un equilibrio difficile da trovare perché stavamo lottando davanti l'anno scorso, ma il tasso di sviluppo della vettura 2022 è stato molto più forte*».

di Paolo Filisetti

Ferrari osa Mercedes è pragmatica

ANDIAMO AD ANALIZZARE L'ATTEGGIAMENTO PROGETTUALE PROFONDAMENTE DIVERSO CHE SEMBRA CARATTERIZZARE LE NUOVE NATE TRA LE F.1 DEL CAVALLINO RAMPANTE E DELLA CASA TEDESCA

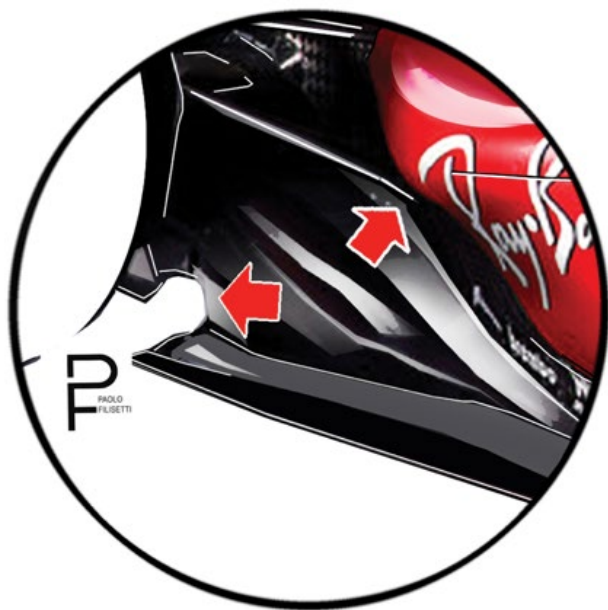
Due filosofie progettuali praticamente agli antipodi quelle emerse dalle presentazioni della Ferrari F1-75 e della Mercedes W13. Ferrari, innovativa, ed estrema nelle soluzioni, Mercedes apparentemente più convenzionale e concreta, con il progetto che di fatto pare a tutti gli effetti una "questione di fondo", ma non solo coraggiosa, è stato questo l'aggettivo più ricorrente nel corso della presentazione della F1-75 per definirne il DNA. Mattia Binotto, l'ha definita così e gli hanno fatto eco, Enrico Cardile, Enrico Gualtieri, Fabio Montecchi e Laurent Mekies. In effetti la F1-75, è molto ben rifinita nei dettagli, ma soprattutto estrema. La sua zona centrale, più specificamente le fiancate, sono l'elemento che più di altri mette in risalto come i tecnici siano partiti da una totale ridefinizione del packaging della Power Unit 066/7. Il propulsore, ma soprattutto i suoi accessori hanno subito una complessiva ricollocazione, con i pacchi radianti posti in modo non convenzionale all'interno delle fiancate. Queste, presentano un profondo incavo sinuoso superiormente in corrispondenza delle feritoie a branchie per lo smaltimento del calore. Lo studio dei flussi che lambiscono queste superfici è stato minuzioso, con il doppio obiettivo di estrarre il calore e indirizzare il flusso energizzato verso il profilo inferiore dell'ala posteriore. La presa dinamica, è di sezione minima, triangolare e colpiscono le dimensioni contenute del cofano motore sovrastato, per contro da una vistosa pinna verticale. I dettagli, come detto sono curatissimi, e si sono già potuti apprezzare elementi di micro aerodinamica, come il taglio arrotondato presente all'inizio del diffusore, nel suo punto di attacco al fondo. L'obiettivo è energizzare il flusso che lambisce il lato interno del diffusore, per evitare il distacco del flusso.

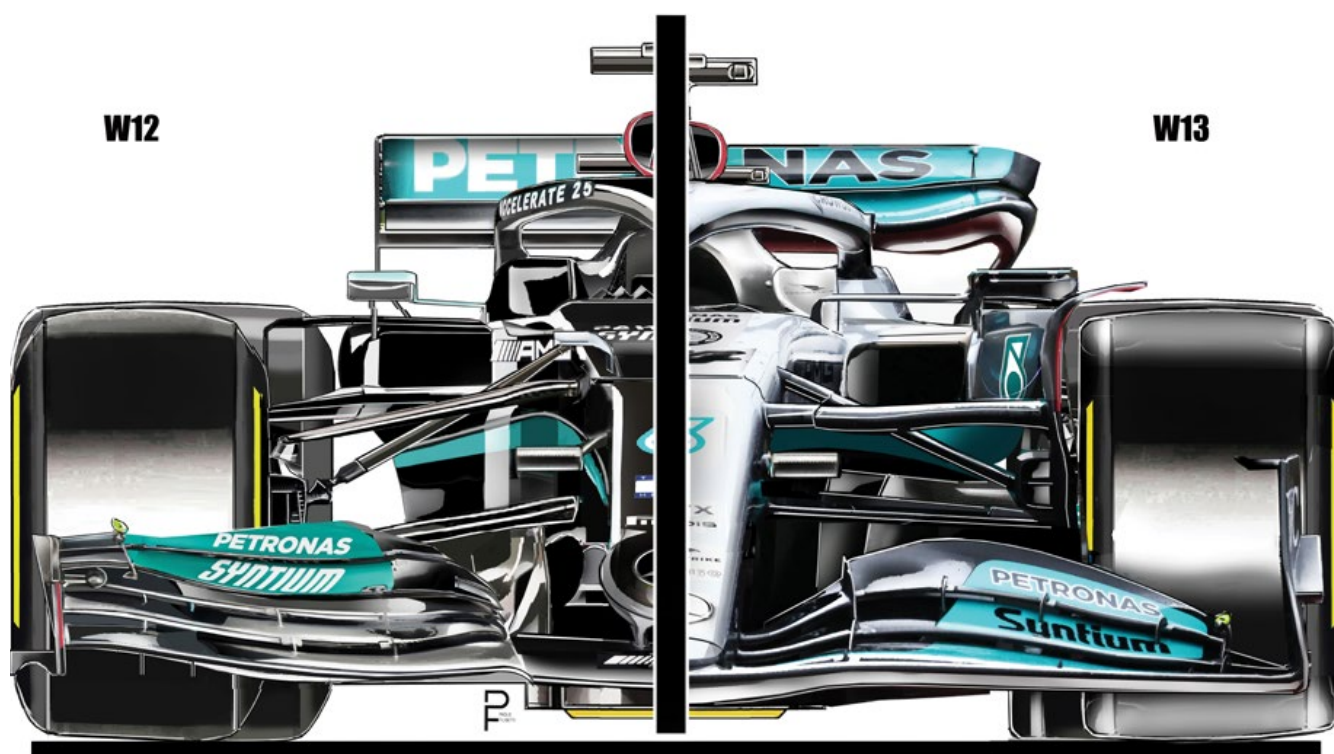
LE FIANCATE E IL FONDO DELLA FERRARI F1-75

NEL DISEGNO, È EVIDENZIATO IL PROFONDO SOLCO CHE CARATTERIZZA SUPERIORMENTE LE FIANCATE. SI NOTANO LE FERITOIE DI SMALTIMENTO DEL CALORE, LAMBITE DAL FLUSSO EVIDENZIATO DELLE FRECCE AZZURRE. INTERESSATE IL TAGLIO SEMICIRCOLARE ALLA BASE DEL DIFFUSORE, PER EVITARE IL DISTACCO DEL FLUSSO DALLA PARETE LATERALE. SI NOTANO ANCHE I MINI DEFLETTORI VERTICALI SULL'HALO PER INDIRIZZARE IL FLUSSO POSTERIORMENTE.

NEI PARTICOLARI, LE FIANCATE E IL FONDO DELLA W13

COLPISCE L'ACCENTUATA COMPLESSITÀ DEL FONDO, CARATTERIZZATO DA UNA SERIE DI SOFFIAGGI ANTERIORI CHE COMPONGONO UNA SORTA DI "GRECA". ALTRETTANTO VISIBILI LE GIBBOSITÀ E ONDULAZIONI CHE RIVELANO LA COMPLESSITÀ DEL PROFILO DEI CANALI VENTURI SOTTOSTANTI. LE FIANCATE SI RESTRINGONO FORTEMENTE CON ANDAMENTO PRATICAMENTE RETTILINEO VERSO IL POSTERIORE, RACCORDANDOSI IN UN UNICO PROFILO SENZA CAMBI DI PENDENZA CON IL COFANO MOTORE. LE SUE DIMENSIONI SONO MOLTO GENEROSE, GIUSTIFICATE DALLA NECESSITÀ DI GARANTIRE UN ADEGUATO SCAMBIO TERMICO ATTRAVERSO L'UNICO SFOGO POSTERIORE. SI NOTA PERÒ, LA PRESENZA DI UN AMPIO SPORTELLO CHE POTREBBE ESSERE SOSTITUITO DA FERITOIE, IN OCCASIONE DEI GP PIÙ CRITICI PER LA GESTIONE DELLE TEMPERATURE DI ESERCIZIO DELLA PU.

Interessanti i mini deflettori posti sull'halo a livello della testa del pilota, e le pinnette verticali ai lati dell'airscope, unico retaggio della SF21. Le sospensioni sono push rod davanti e pull al retrotreno, ma quest'ultima è caratterizzata da un tirante molto inclinato in avanti. Colpisce il muso con l'estremità appuntita e, novità assoluta, intercambiabile che si infulcra nel cucchiaio centrale dell'ala, anch'essa inedita. Come scritto in esordi, invece, la Mercedes W13 è una vettura che, dopo aver visto la F1-75, ci fa subito capire che Mercedes ha adottato una strada progettuale totalmente diversa da quella della Rossa.
Partendo dal muso abbiamo un andamento piuttosto stretto ed appuntito, ma meno affusolato rispetto alla F1-75, e si adagia un cucchiaio centrale non eccessivamente pronunciato. L'ala anteriore rappresenta uno degli elementi meno interessanti almeno al momento. Segue le prescrizioni del regolamento e mantiene un elevato effetto outwash. Mentre la Ferrari ha adottato fiancate caratterizzate da un ampio solco nella parte iniziale e con feritoie di smaltimento del calore nella parte superiore, la Mercedes ha seguito la filosofia di ridurne il volume soprattutto se si osserva il loro andamento verso il retrotreno. Interessanti le fiancate nella parte anteriore, dove abbiamo una rialzo che ingloba uno dei supporti degli specchietti. Le imboccature delle prese d'aria sono squadrate, simili a quelle della Aston Martin. Ciò che colpisce è quanto il profilo posteriore sia inclinato e componga un unico volume con lo sviluppo posteriore del cofano mo-

TIRANTE PULL ROD POSTERIORE E DETTAGLIO DIFFUSORE DELLA FERRARI

NEL TONDO SI NOTA COME SIANO PRESENTI GIÀ DETTAGLI DI MICRO AERODINAMICA MOLTO SOFISTICATI. IN PARTICOLARE IL DIFFUSORE IN CORRISPONDENZA DEL SUO PUNTO DI ATTACCO AL FONDO PRESENTA UN TAGLIO SEMICIRCOLARE PER ENERGIZZARE IL FLUSSO CHE LAMBISCE IL FIANCO INTERNO DEGLI PNEUMATICI. IN PRATICA, IN QUESTO MODO SI CERCA DI RIDURRE FORTEMENTE IL FENOMENO DEL TYRE SQUISH, E AL CONTEMPO DI IMPEDIRE IL DISTACCO DEL FLUSSO D'ARIA DAL LATO INTERNO DEI CANALI DEL DIFFUSORE.

LE MERCEDES IN PARALLELO: CONFRONTO VISTA ANTERIORE TRA W12 E W13

IL CONFRONTO RAVVICINATO TRA LE DUE VETTURE METTE IN RISALTO LE SOSTANZIALI DIFFERENZE TRA I DUE PROGETTI. L'ALA ANTERIORE, PRESENTA UN CUCCHIAIO CENTRALE, ED È CARATTERIZZATA DA UN ACCENTUATO ANDAMENTO DEI FLAP CHE FAVORISCE L'OUT WASH. SI NOTA LA DIVERSA GEOMETRIA DELLE SOSPENSIONI, CON I DUE TRIANGOLI QUASI PARALLELI AL TERRENO, DUNQUE CON UN CENTRO DI ROLLÌO TOTALMENTE DIFFERENTE RISPETTO A QUELLO DELLA VETTURA DELLO SCORSO ANNO. LE PRESE D'ARIA DEI FRENI SONO MENO VOLUMINOSE MA NON MINIMALI COME SULLA McLAREN. SI NOTA L'IMBOCCATURA SQUADRATE DELLE PRESE D'ARIA DELLE FIANCATE E IL PROFILO ANTERIORE DELLA FIANCATA CHE SI SVILUPPA VERTICALMENTE INGLOBANDO IL SUPPORTO PIÙ ESTERNO DEGLI SPECCHIETTI, CON CHIARA FUNZIONE AERODINAMICA. SI NOTA COME IL VOLUME CENTRALE ALLE SPALLE DEL PILOTA SIA DECISAMENTE PIÙ GENEROSO CHE SULLA W12. EVIDENTE LA DOPPIA SINUOSITÀ DEL PROFILO PRINCIPALE DELL'ALA POSTERIORE.

tore. Quest'ultimo è caratterizzato da un volume decisamente superiore a quello dello scorso anno motivandosi con il fatto che l'unica uscita per lo smaltimento del calore è posta centralmente in corrispondenza del terminale di scarico. Un'uscita unica centrale che, come sezione, è sostanzialmente doppia rispetto a quella di cui era dotata una vettura come la Red Bull nel 2021. I segreti di questa vettura sono tuttora ben celati, infatti paiono essere concentrati sul fondo che appare come componente più complessa. Si notano incavi, gibbosità, ondulazioni, irregolarità. Di fatto riflettono quanto sia elaborata la parte inferiore, quella non visibile. Si può notare l'adozione di una sospensione posteriore pull rod che non sembra avere caratteristiche particolari.
Il tirante è posizionato in maniera convenzionale a differenza di quello caratterizzato da una forte inclinazione verso l'anteriore visto sulla Ferrari F1-75. Al retrotreno l'ala è caratterizzata (per ora) da una doppia ondulazione del profilo principale e sorretta da un singolo pilone. Questo per evitare l'interferenza con il flusso d'aria calda in uscita dallo sfogo centrale. La Mercedes W13 pare dunque una monoposto che cela molte soluzioni; una monoposto che, nel corso dei test, crediamo subirà altre modifica e che potrà riservare qualche sorpresa. A questo punto è lecito domandarsi quale tra le due interpretazioni del nuovo regolamento sia quella più efficace. Al netto del fatto, che sinora la RB18 è stata un convitato di pietra di cui si sono potuti scorgere sinora pochi dettagli. Tra questi l'adozione del pull rod all'avantreno e di un muso che parrebbe tuttora dotato di S-duct. Non ci resta altro che scoprirla definitivamente a Barcellona questa settimana. ●

Alpine crescita costante

DOPO UN INVERNO DI RIVOLUZIONI E GRANDI CAMBIAMENTI IL TEAM FRANCESE SI TUFFA NEL MONDIALE 2022 CON TANTA VOGLIA DI BEN FIGURARE. INTERVISTA AL CEO LAURENT ROSSI

di Alessandro Gargatini

DOPO UN ANNO DI ESPERIENZA CI SIAMO RIMODELLATI CON L'ASSUNZIONE DI RISORSE ESTERNE PER REAGIRE MEGLIO AGLI STIMOLI ESTERNI E AVERE MAGGIORE EFFICIENZA

LAURENT ROSSI

GIÙ I VELI SULLA A522
Alla vigilia dei primi test pre-stagionali a Barcellona, sono caduti i veli anche sulla Alpine A522 con la quale Alonso e Ocon puntano a togliersi tante soddisfazioni

Le affascinanti luci cittadine di Parigi hanno fatto da cornice alla presentazione del rinnovato BWT Alpine F.1 Team e della A522, la monoposto con la quale la squadra transalpina si tuffa nella nuova era regolamentare puntando ad una crescita costante, con il chiaro obiettivo di migliorarsi Gran Premio dopo Gran Premio e rientrare nel ristretto gruppo di team che si contendono il mondiale al termine di un processo non immediato, ma fatto di tappe chiare e ben scadenzate. Sono molte le novità che gli AD Luca de Meo e Laurent Rossi hanno illustrato sul sipario parigino. In primis, è stata apportata una grossa razionalizzazione alla struttura della squadra, con l'arrivo dall'Aston Martin del nuovo Team Principal Otmar Szafnauer, che sarà coadiuvato nella sede inglese di Enstone da Pat Fry e Matt Harman, rispettivamente Chief Techical Officer e Technical Director del Team. Esce di scena l'ex FIA Marcin Budkowski, mentre Davide Brivio avrà il doppio compito di gestire l'Academy e i programmi di sviluppo, incluse tutte le attività nel Motorsport in aggiunta alla Formula Uno. Per quel che, invece, concerne la parte motoristica basata a Viry-Chatillon, l'ex Peugeot Bruno Famin è il nuovo responsabile per quel quel che concerne la massimizzazione delle prestazioni della power unit e la sua integrazione con lo chassis. Negli scorsi diciotto mesi, i team di Enstone e Viry-Chatillon hanno lavorato quasi esclusivamente sulle attività di progettazione e realizzazione della nuova A522, che presenta una veste grafica che recepisce, nell'elegante blue Alpine, il classico rosa del nuovo sponsor. I tre piloti Alonso, Ocon e Piastri hanno subito confessato di non vedere l'ora di scendere in pista e confrontarsi con gli avversari, con il pilota di Oviedo che ha lodato la qualità del lavoro svolto, augurandosi che il nuovo regolamento consenta realmente un allargamento delle squadre in grado di vincere. Con l'amministratore delegato Laurent Rossi abbiamo fatto il punto della situazione.

- Quali sono le ragioni alla base dei cambiamenti nella struttura di Alpine?

«*Dopo un anno di esperienza, ci siamo rimodellati attraverso l'assunzione di risorse esterne per reagire meglio agli stimoli esterni e avere maggiore efficienza. Il nostro nuovo Team Principal, Otmar Szafnauer, sarà al comando delle operazioni in pista e dirigerà la sede tecnologica di Enstone. Bruno Famin sarà responsabile per la parte motoristica a Viry-Chatillon, dove subentrerà in alcune mie funzioni. Nel 2021 avevamo delle risorse adeguate al contesto a noi circostante, con lo sviluppo completamente bloccato sulla macchina dopo sole sei corse. Quest'anno la sfida è diversa e ci siamo attrezzati per gestirla al meglio, visto che avremo una monoposto che dovrà crescere ed evolversi di gara in gara. E sarà così per i prossimi cinque anni. Servirà fare degli sviluppi tra un Gran Premio e l'altro, e questo è possibile solo grazie ad una struttura pensata ad hoc. Penso che abbiamo a disposizione le nostre capacità sotto l'aspetto tecnico e di leadership. Abbiamo creato un vero team in linea con il fatto che siamo un costruttore, un team ufficiale che si occupa di ogni aspetto della monoposto*».

- Come varia la figura di Davide Brivio?

«Davide avrà un doppio ruolo, molto importante sotto l'aspetto strategico, per il quale le competenze che ha acquisito sono fondamentali. Brivio sarà responsabile della crescita dei talenti dell'Academy e della gestione dei programmi in altre categorie, come la endurance LMDh, che Alpine sta implementando. I ragazzi della Academy potranno trovare uno sbocco professionale sia in Formula Uno che nelle altre categorie nelle quali saremo impegnati. Davide ha enormi capacità ed è stato cruciale nell'estrarre il meglio dalle nostre risorse l'anno scorso a tutti i livelli. Vogliamo un team dinamico che mette le persone nelle condizioni di esprimersi al massimo e penso che Davide ci abbia rafforzati anche sotto questo aspetto, come nella gestione e sviluppo della Academy Alpine. La sua carriera precedente, volta a far emergere i talenti sarà strumentale per la crescita del nostro vivaio, che è la principale fonte che alimenta il nostro line-up in Formula Uno e nelle attività in cui siamo coinvolti. Davide supporterà anche una nuova attività nel motorsport che avvieremo in tempi brevi nell'endurance in Europa e nell'IMSA sia nella gestione dei progetti che nella fornitura dei piloti. Nella LMDh avremo un team ufficiale con due macchine e tre piloti ciascuna, oltre a team clienti. Non vogliamo impiegare solo i piloti della Academy in questa attività, ma una parte di talenti dell'accademia ne saranno certamente coinvolti. Alpine è coinvolta in molti ambiti del Motorsport e offrirà diverse opportunità ai suoi piloti».

BRIVIO RESPONSABILE DELL'ACADEMY
Sopra l'amministratore delegato Alpine, Laurent Rossi. In alto Davide Brivio ed Esteban Ocon. Il manager italiano sarà responsabile della crescita dei talenti dell'Academy. Sotto a destra il nuovo team principal Otmar Szafnauer in arrivo dall'Aston Martin

- Quali sono i vostri obiettivi stagionali?

«Vogliamo trarre vantaggio dal nuovo regolamento tecnico, una sorta di reset per tutti. Ci piace molto rimetterci tutti in gioco ripartendo da zero. Il nuovo regolamento tecnico ci consente di ripartire da un foglio bianco, mentre prima c'era chi beneficiava di vantaggi tecnici acquisiti e consolidati. In aggiunta, il nuovo regolamento finanziario ci permette di aver risorse maggiormente in linea con i migliori team. All'interno della Alpine possediamo tutti gli ingredienti per fare bene: abbiamo venticinque anni di esperienza in Formula Uno, le risorse giuste e un motore di nostra produzione nelle nostre monoposto. Siamo parte di un gruppo molto grande, che ci consente di avere stabilità nel lungo termine. Abbiamo un bacino di conoscenze sul quale basarci, possiamo portare il nostro know-how complessivo in Formula Uno ove necessario. Infine, disponiamo di intelligenza artificiale e data scientist, abbiamo la tecnologia per svolgere test e simulazioni che saranno sempre più importanti

in futuro. Penso che ci siano le condizioni per competere in Formula Uno e vincere in futuro. I miei obiettivi sono di natura economica e sono quelli di rendere l'Alpine profittevole entro il 2025. Questa sarà la prova che dimostra che siamo capaci di fare il nostro mestiere e dare il giusto stimolo alla gente per comprare le nostre macchine. L'esempio da seguire è quello della Ferrari. Possiamo umilmente fare quello che hanno fatto loro. Ho messo il target di quattro anni per tornare stabilmente sul podio, entro la fine del ciclo di queste regole vogliamo lottare per vincere. Non penso sia realistico pensare di vincere prima. La prima cosa che ho in mente è progredire, crescere. Nella scorsa stagione abbiamo chiuso al quinto posto e per il 2022 vorrei conquistare almeno la quarta posizione. Nel prossimo mondiale ci sarà tutto da scoprire. Potenzialmente, potremmo ritrovarci al primo o all'ultimo posto alla prima corsa in Bahrain. Ci saranno parecchie sorprese, ma la cosa importante è essere in grado di progredire. Penso che nell'arco di cento corse potremo lottare per il titolo mondiale. Questo è l'unico modo per arrivare dove vogliamo».

- Hai espresso più volte rammarico di non essere riuscito a portare subito in Formula Uno in talento della vostra Academy come Piastri, vi è mancata una seconda squadra motorizzata Alpine per avere la chance di farlo?

«C'è sempre un link tra un motorista e la sua squadra cliente. Certamente, la cosa ci avrebbe aiutato con Oscar. Ciò detto, non vedo però come un limite per i nostri giovani il fatto di non avere squadre clienti in Formula Uno anche perché non vedo a medio termine un nostro grosso talento rappresentare un'altra squadra. Oscar è un'autentica promessa, non vedo l'ora che un ragazzo come lui, un diamante che brilla nella polvere, possa debuttare nella massima serie. Non ci sono dubbi sul fatto che lo farà in tempi rapidi. Quest'anno lo prepareremo con un piano di lavoro molto intenso ed un ruolo a lui attribuito molto chiaro. L'australiano deve capire come si lavora in un team di Formula Uno, come operano gli ingegneri e l'intera squadra e cosa serva fare per esprimersi al meglio. Voglio che sia presto in macchina e contribuisca al lavoro del team e dei piloti, penso che imparerà molto quest'anno prima di capire la sua collocazione l'anno prossimo. Ma sono certo che nel 2023 correrà e prima o poi sarà sicuramente un nostro pilota».

- Qual è il livello di integrazione tecnologia tra produzione, motorsport e Formula Uno?

«Si possono creare degli hub, delle competenze che vengono utilizzate trasversalmente dalla Formula Uno, dalle altre classi del motorsport e dalla produzione. Prendete ad esempio la gestione degli pneumatici. Nella Formula E c'è il traction control che causa un diverso attrito tra le gomme. Di conseguenza, in quelle condizioni serve essere molto bravi nel gestire le gomme. In Formula Uno non c'è il traction control, ma uno degli elementi che incidono maggiormente sulla competitività è la capacità di ottimizzarne la resa e farle lavorare nel range più appropriato. Sviluppare centralmente un tyre modelling e disporne centralmente mettendolo a disposizione delle varie esigenze fornisce certamente un vantaggio. Non vogliamo reinventare la ruota ogni volta, ma lavorare in modo efficace e produttivo. Le macchine di produzione accolgono moltissima tecnologia dalla Formula Uno e dal Motorsport in generale. Il punto in comune ora è l'elettrificazione, non ci sono dubbio. Se hai una macchina elettrica nella tua produzione di alto livello devi sapere come gestire le batterie, in termini di resa, autonomia e riciclo. La stessa esigenza c'è in Formula Uno e in tutte le serie elettriche. I flussi di scambio di informazione tra gli ingegneri sono pazzeschi, noi facciamo migliaia e migliaia di chilometri per strada con la produzione. Abbiamo raggiunto una tale complessità nella produzione di auto elettriche di alta gamma. D'altro canto, per aumentare l'autonomia stiamo riducendo le masse e ricorrendo a soluzioni aerodinamiche. In questo caso, l'expertise arriva dalla Formula Uno. Pensiamo anche ai cross over GT che avremo in produzione e avranno appendici disegnate in Formula Uno che contribuiranno ad aumentare l'autonomia oltre i 500 km. C'è una collaborazione molto ricca tra le varie discipline».

POTENZIAMENTE POTREMMO RITROVARCI AL PRIMO O ALL'ULTIMO POSTO NEL PRIMO GP IN BAHRAIN. CI SARANNO PARECCHIE SORPRESE

LAURENT ROSSI

- Cosa pensi delle presentazioni che abbiamo visto fino ad ora in vista del prossimo mondiale?

«Non abbiamo visto niente. Si capirà qualcosa solo quando le macchine scenderanno finalmente in pista, visto che troppi team hanno usato delle show car».

- L'anno prossimo ci saranno solo tre corse Sprint. È quello che volevi o è un'occasione persa?

«Le corse brevi devono essere congegnate con attenzione. Ad esempio, non avrebbe senso fare una gara sprint su una pista breve dove non si supera e ci sono molti aspetti da considerare per trovare il format giusto. Vogliamo migliorare il nostro prodotto senza rischiare di rompere il giocattolo. Così facendo, penso che per il futuro ci sia margine di crescita anche per le corse del sabato».

Williams voglia di giocarsela

USCIRE DAI BASSIFONDI IN CUI È SPROFONDATA ORMAI DA TROPPE STAGIONI E PROVARE A RISALIRE LA CHINA. SUL RIENTRANTE ALBON E LATIFI SI PUNTA MOLTO IN CHIAVE 2022

di **Massimo Costa**

Uscire dai bassi fondi in cui si è ficcata per cercare di tornare nel centro della città. Le intenzioni della Williams per la stagione 2022 sono piuttosto chiare e anche se non si ritiene plausibile raggiungere fin da subito i top team, appare evidente la speranza di voler provare a giocarsela con Aston Martin, Alpha Tauri e Alpine per puntare al quinto posto della classifica costruttori. Troppo? Le nuove regole tecniche che hanno portato una nuova filosofia progettuale, l'essere partiti tutti da zero, da un foglio bianco messo nelle mani degli ingegneri, la fondamentale presenza del budget cap, rappresentano elementi decisivi per permettere a tutte le squadre iscritte al mondiale di quest'anno di sperare in un cambiamento in positivo. E lasciare immaginare che anche una squadra abituata ad occupare le posizioni di centro classifica, o ancora peggio, possa andare a bussare alla porta delle grandi per far capolino di tanto in tanto nelle zone che contano. Pu-

VOGLIA DI CENTRO DELLO SCHIERAMENTO

Primi giri in pista per la Williams FW44 per lo shakedown a Silverstone. Senza più la punta di diamante Russel, passato alla Mercedes, il team inglese punta a conquistare un posto al centro dello schieramento

ra utopia o come si augura Ross Brawn di Liberty Media, si potrà veramente assistere ad un livellamento generale delle prestazioni in pista? La Williams negli ultimi anni è precipitata senza sosta e dall'essere un team di riferimento per tutti è passata ad essere una squadra da evitare per via di una gestione (quella di Claire Williams) che nel tempo è sempre peggiorata e anche determinata dalla fuga degli investitori economici. L'avvento nell'estate 2020 della nuova proprietà, Dorilton Capital, e nel febbraio 2021 di un uomo di motorsport come Jost Capito, ha piano piano raddrizzato la squadra che, a detta di chi l'aveva vissuta, era completamente sfilacciata e allo sbando. In pochi mesi, Capito ha dato una impronta ben decisa, proprio come ha fatto Andreas Seidl in McLaren, e magicamente le cose sono tornate al loro posto. Intanto, va detto che già vedere la nuova FW44 in pista fin da subito, a Silverstone per lo shake down, è stato sorprendente se pensiamo che soltanto nel 2019 la Williams non fu in grado di portare ai primi test collettivi pre campionato la nuova monoposto FW42. Dunque, un buon segnale, di grande vitalità e presenza. Certo, per capire realmente dove poter posizionare la Williams FW44 a motore Mercedes, non va dimenticato l'apporto molto importante della super competitiva power train tedesca, occorre aspettare i test collettivi di Montmelò che si terranno da mercoledì 23 a venerdì 25. Già sabato mattina si potranno trarre le prime indicazioni per tutti. Di certo a Capito e compagnia mancherà parecchio la presenza di un pilota carismatico e talentuoso come George Russell. L'inglese, che ha trascorso a Grove ben tre anni, ha sofferto tanto nel guidare soprattutto nel 2019 una monoposto decisamente poco competitiva, ma ha sempre dimostrato di poter estrarre dal proprio piede destro sempre qualche lampo che ha fatto la differenza e permesso al mondo di conoscere le sue grandi qualità. Il suo sedile appartiene ora ad Alexander Albon che ritorna in F.1 dopo la bocciatura Red Bull e una stagione trascorsa nel DTM con la Ferrari 488 GT3 di AF Corse, nella quale è stato ampiamente battuto dal più giovane compagno, e formulista in prestito alla serie tedesca, Liam Lawson. Dunque, qualche punto interrogativo su Albon è lecito averlo anche se la Red Bull ha voluto concedergli una seconda chance piazzandolo in Williams. Il lungo pilota inglese con madre thailandese non avrà certo la pressione che si era ritrovato a vivere in Red Bull con un compagno, tra le altre cose, impossibile come Max Verstappen.

In Williams potrà lavorare serenamente e speriamo di rivedere quel pilota che, nel suo anno del debutto in F.1 con la Toro Rosso, aveva subito convinto tanto da portare Helmut Marko a promuoverlo a stagione in corso (era il 2019) in Red Bull a discapito di Pierre Gasly. Un salto troppo affrettato, come poi si è visto. Con Albon ci sarà Nicholas Latifi, pronto ad affrontare il suo terzo anno in F.1. Sul canadese, che assicura alla Williams un buon budget, non c'è in verità molto da dire se non che dovrà trovare maggiore continuità e far dimenticare a tutti che il suo nome è associato al clamoroso finale di Abu Dhabi dello scorso mondiale: è stato lui infatti, a provocare l'intervento della safety-car a cinque giri dal termine per un banalissimo errore di guida. Latifi lo scorso anno ha comunque portato a casa 7 utilissimi punti, di cui 6 nel pazzo Gp di Ungheria e 1 nel non disputato Gp del Belgio. Ma a spiegare la situazione in casa Williams è Capito: *«Abbiamo fatto all'interno della squadra diversi cambiamenti, alcuni di questi in punti critici. Penso che questo abbia migliorato di molto lo spirito di squadra. Di certo non siamo dove vorremmo essere in quanto a posizionamento in classifica, non accettiamo più di essere ultimi, vogliamo risalire la griglia e stiamo lavorando duramente per riuscirci. Vogliamo cercare di concludere le gare in zona punti il più spesso possibile e il podio di Spa dello scorso anno, anche se arrivato in quel modo, ha rafforzato lo spirito positivo della squadra. Tante cose stiamo ancora modificando, come le strutture, la comunicazione e anche i comportamenti dei singoli all'interno della factory. Prima la Williams era una azienda famigliare, adesso è una azienda di ingegneria ben strutturata»*. ●

UNDICESIMO TEAM NEI GP

Andretti in F.1 con Herta dal 2024!

IL PROGETTO? PORTARE AL DEBUTTO NEL CIRCUS IL GIOVANE COLTON GRAZIE A UN NUOVO TEAM CHE REALIZZEREBBE LA SUA PRIMA MONOPOSTO NELLA FACTORY A INDIANAPOLIS, DANDO INTANTO VITA ALLA SEDE VERA E PROPRIA IN GRAN BRETAGNA. PER UN PROGRAMMA A BASE PLURIENNALE, COMPRENDENTE ANCHE F.2 E F.3. MANCA SOLO L'APPROVAZIONE FIA...

di Mario Donnini

La notizia deflagra anche se risponde a una logica ben precisa e già conosciuta. Michael Andretti ha presentato domanda alla Federazione Internazionale per lanciare un nuovo team di Formula 1, al fine di debuttare nel mondiale a partire dal 2024.
Lo ha annunciato il padre Mario, iridato in F.1 nel 1978, rivelando via social che la Andretti Global, gestita dal figlio Michael, attende solo il via libera dell'autorità sportiva. La Andretti Autosport che fa capo a Michael dal canto suo ha confermato la notizia, dicendo che però al momento non ha intenzione di rivelare di più, ma no problem, perché tutto quello che serve di sapere, in attesa che il quadro diventi più chiaro e i nulla osta arrivino, lo state per apprendere qui e ora. Direttamente dal leggendario "Piedone".
«*Speriamo proprio in chiave 2024, perché stiamo davvero facendo tutto il necessario per essere pronti* - spiega il quasi 82enne iridato F.1 1978 nativo di Montona -*: mio figlio Michael da ben due anni sta facendo di tutto per rilevare un team preesistente per entrare nel mondiale. E questa mossa segna un cambio di strategia, perché abbiamo deciso di chiedere l'ammissione come undicesima squadra del mondiale, in aggiunta a quelle presenti e non più acquistando il titolo sportivo da qualcuno* (come era avvenuto nella recente trattativa con Sauber, ndr)».
E cosa si può sapere in più rispetto a quanto già noto? «*Si tratta di una strategia nuova, partita da zero, che tuttavia non è iniziata ieri, perché tante cose sono già a posto. Adesso c'è solo da sperare di essere accettati come undicesima squadra. Posso dire che noi siamo in grado di rispondere a tutti quelli che sono considerati prerequisiti e requisiti per entrare nel mondiale. Ora è tutto nelle mani della Fia e siamo fiduciosi*».
Vi state già muovendo sul mercato? «*Certo che sì, c'è tanta gente che aspetta solo l'okay per aderire al nostro progetto, quindi, se arriverà l'assenso della Federazione, be'... ecco, prima arriva e meglio è*».
Come intendete impostare le cose dal punto di vista strutturale? «*La factory come base di partenza per la realizzazione del primo progetto è a Indianapolis, ma l'idea è quella di creare la struttura vera e propria per la F.1 direttamente in Inghilterra. In questo momento non posso ancora rivelare esattamente dove. In ogni caso si tratterebbe di una squadra con licenza statunitense e sede in Gran Bretagna*».
Come ti senti a pensare e a parlare di questo? «*Sono alle stelle, assolutamente emozionato. Per me, per la famiglia Andretti, le corse sono il nostro mondo, nessuna esclusa. L'automobilismo è da oltre mezzo secolo lo sport della nostra famiglia e noi siamo dedicati al cento per cento, quindi questo di una F.1 chiamata Andretti sarebbe un passo meraviglioso, che darebbe un senso ancor più bello a tutta la nostra storia*».
Il nome Andretti Global sarebbe anche una splendida didascalia, perché state per diventare la squadra più eclettica in tutta la storia del motorsport, con la possibilità di spaziare dalla IndyCar alla F.1 passando per la Formula E e l'Extreme E senza trascurare l'indy Lights... «*Cogli il senso di tutto e aggiungo due cose molto importanti. Michael vuole portare in F.1 un pilota giovane e molto promettente come Colton Herta, perché ha davvero un talento eccezionale. Quanto al nostro impegno, arrivando in F.1 Michael darebbe vita anche ad altri due team da schierare in F.2 e F.3, per ripetere quello che sta facendo da tre lustri con la Indy Lights accoppiata alla Indycar. Lo scopo è quello di ottenere grandi risultati e anche allevare nuovi campioni, quindi il progetto è pluriennale quanto ad ampio respiro. Penso che una visione del genere meriti la massima attenzione*».

ALL'INIZIO SI LAVOREREBBE DALLA FACTORY DI INDIANAPOLIS, POI LA SEDE DEL TEAM SAREBBE IN GRAN BRETAGNA, REALIZZANDO ANCHE PROGRAMMI IN F.2 E IN F.3. SE VA IN PORTO IL TUTTO, VIVRÒ 200 ANNI!
MARIO ANDRETTI

Quanto al fornitore di motori... «*Al momento opportuno salterebbe fuori anche quello, certo. Solo che adesso è prematuro andare o dire oltre*».
In ogni caso, solo a sognare una Andretti a motore Ferrari viene la pelle d'oca. Quarant'anni fa esatti disputasti il tuo ultimo Gp di F.1 proprio con la Rossa a Las Vegas, subito dopo la clamorosa pole di Monza.
«*Qualsiasi cosa capace di associare il marchio Ferrari al cognome Andretti dà sensazioni speciali e lascia pensare a un che di grande, da sempre. Ma adesso è tempo di pensare alle faccende concrete e sicure, quindi diamo modo alla Federazione di pensarci su. E, in caso di bandiera verde, poi si parlerà anche di altri aspetti. Ora bisogna solo aspettare e sperare*».
Nel 2024 avrai ottantatré anni. Tu non prendi parte ad una stagione europea completa dal 1981, il tuo anno all'Alfa Romeo. Se tutto andrà in porto, ci sarai al seguito del team? «*Ma certo che sì, anzi, ti dico la verità che non penso ad altro. Tornerei eccome, nel paddock della F.1 e sarebbe, anzi, sarà bellissimo. Però non parliamo solo di me, perché la verità è che io sono immensamente orgoglioso di mio figlio Michael, che sta costruendo tutto con competenza, ambizione, infinite capacità organizzative e tanto coraggio*».
La verità è che dalle tue parole traspare l'emozione di un giovane e questo è bellissimo, Mario... «*Ti avviso: se mio figlio Michael riesce a creare l'Andretti F.1 io rinasco e campo 200 anni, giuro. In questi anni ho capito che per uno come me restare a casa è molto più pericoloso che aver corso nell'era più ruggente e letale del MotorSport. Correre e rischiare è la mia vita. Se mi riposo e sto a casa mi intristisco. Sai, ci ho pensato, così per scherzo: tanti lasciano detto che nell'ultimo viaggio vogliono portare questo o quello. Io quando avrò 200 anni dentro la cassa non vorrò niente, chiaro? Niente. Neanche il casco, tanto non rischio mica più nulla. Ma fuori, Dio mio, fuori dalla cassa voglio siano aggiunte quattro ruote e un volante! Ahahahaha*».

UNA FAMIGLIA DA CORSA DEL TUTTO INIMITABILE
Sotto, Mario Andretti in un'immagine recente e, nell'altra pagina, il figlio Michael in compagnia del suo pupillo Colton Herta, prescelto per lo sperato passaggio dell'Andretti Global in F.1 a partire dalla stagione 2024

Alfa-Sauber esce allo scoperto

PRIMI GIRI A FIORANO PER LA C42 IN VERSIONE CAMOUFLAGE IN ATTESA DELLA PRESENTAZIONE UFFICIALE. NEL FRATTEMPO A LA THUILLE SONO STATI PRESENTATI I PROGRAMMI 2022

di Daniele Sgorbini

Sono stati giorni bollenti e assai impegnativi quelli della scorsa settimana in casa Alfa Romeo - Sauber. Il team elvetico motorizzato Ferrari, che stando al calendario delle presentazioni avrebbe dovuto essere l'ultimo a svelare la propria vettura 2022, visto che la presentazione ufficiale della C42 è in programma domenica 27 febbraio dopo la prima sessione di test a Barcellona, ha invece già fatto esordire la macchina martedì 15 febbraio, con un filming day a Fiorano nel quale è stato impegnato Valtteri Bottas, che è così risalito al volante di una F.1 dopo la pausa invernale e ha preso contatto con la sua nuova squadra in pista. L'esordio a sorpresa sul tracciato di prova della Ferrari è avvenuto con una livrea camouflage, che per l'Alfa Romeo F.1 non è una novità, visto il precedente di due anni fa, quando Kimi Raikkonen fece percorrere i primi metri alla C39 del 2020 nel giorno di San Valentino sempre a Fiorano, con una colorazione mimetica dedicata proprio alla festa degli innamorati. Il giorno successivo poi tutto il team si è spostato a La Thuile, per una due giorni promozionale con la stampa internazionale, un "induction day" in cui la squadra ha voluto riunirsi per la prima volta al completo e fare il punto sulle proprie ambizioni per la stagione alle porte. Qui si sono ritrovati i due nuovi piloti Valtteri Bottas e Guanyu Zhou, il team principal Frédéric Vasseur e soprattutto il top management di Alfa Romeo, a iniziare dall'amministratore delegato Jean-Philippe Imparato, a voler sottolineare in maniera esplicita il rinnovato legame con la F.1. Che il 2022 sia un anno fondamentale non è un mistero per nessuno, così come siano alte le aspettative riposte nella vettura curata dal direttore tecnico Jan Monchaux. La squadra, che negli ultimi mesi ha visto la partenza dell'italiano Luca Furbatto passato all'Aston Martin, è chiamata a riscattare una stagione obiettivamente deludente, nella quale ha chiuso al penultimo posto tra i Costruttori, davanti solo alla Haas, raccogliendo appena 13 punti (10 con Raikkonen e 3 con Giovinazzi).

INNAMORATI A FIORANO
Nel giorno di San Valentino Bottas ha girato a Fiorano con la nuova Alfa-Sauber C42. La vettura sarà presentata ufficialmente nel corso dei primi test a Barcellona

Che il 2021 non abbia portato i frutti sperati non è un mistero per nessuno: i risultati non sono arrivati sia per le carenze della C41, il cui sviluppo si è arrestato prestissimo per dedicare risorse alla progettazione della vettura 2022 a effetto suolo, sia per il rendimento in gara troppe volte condizionato da strategie non esattamente brillanti, che spesso hanno permesso di raccogliere molto meno di quanto messo in mostra in qualifica. Adesso però bisogna davvero voltare pagina e le ambizioni, da quel poco che si è potuto vedere sulla nuova C42, unito alle motivazioni e allo spirito toccati con mano a La Thuile, possono in effetti trovare riscontro dai fatti.

C42 molto Alfa Romeo e molto Tricolore

Valtteri Bottas che ha svolto il primo shakedown, pur in condizioni climatiche molto difficili, con la pioggia e temperature molto rigide, alla fine era soddisfatto e sollevato. Il due volte vice campione del mondo non aveva mai girato a Fiorano, è rimasto colpito dal tracciato "old style" della Ferrari, che pur non essendo velocissimo è tecnico e in alcuni punti anche insidioso. Fin dai primi metri da alfista ha ricavato sensazioni positive. La C42, che nella su livrea definitiva sfoggerà un enorme tricolore sul retro dell'alettone posteriore (con buona pace di chi nelle scorse settimane si stracciava

le vesti perché nel logo della squadra era sparito il riferimento alla bandiera italiana...) porterà sulle piste del Mondiale il nome Tonale e sfoggerà l'enorme logo Alfa Romeo, riprodotto con la classica scritta in corsivo. L'impronta italiana sarà dunque forte e caratterizzante, proprio come le precise scelte tecniche intraprese dal team che ha base a Hinwil. La nuova F.1 italo-elvetica vista a Fiorano ha già messo in evidenza alcune soluzioni che ne delineano in maniera chiara le caratteristiche, a cominciare dalla sospensione posteriore a schema push road, per accogliere la quale la squadra ha realizzato una propria scatola del cambio, diversa da quella Ferrari che al posteriore continua ad adottare lo schema sospensivo pull road. Dal punto di vista aerodinamico in Svizzera hanno scelto la strada del doppio fondo con pance laterali piuttosto voluminose. Da quel poco che si è potuto vedere dalla colorazione realizzata apposta per camuffare le forme, si è comunque riusciti a notare diverse raffinatezze: l'ala anteriore con il vistoso cucchiaio centrale ha un andamento molto sinuoso, frutto di un lavoro certosino sui dettagli, così come il fondo che nella parte posteriore ha già svelato un soffiaggio nel pavimento, davanti alla ruota posteriore. Il cofano motore – sul quale come detto campeggerà la scritta Alfa Romeo realizzata con i caratteri storici del Biscione, è molto rastremato, segno del grandissimo lavoro svolto per rendere più snella possibile tutta la componentistica della power unit Ferrari 066/7. Nella zona del roll-bar e della presa d'aria sopra la testa del pilota, si torna a una soluzione simile a quella vista nel 2018, con le due prese di alimentazione ai lati del pilone centrale.

UNA NUOVA LINE-UP
L'amministratore delegato di Alfa Romeo Jean Philippe Imparato con Zhou e Bottas la nuova line-up schierata dal team elvetico nel Mondiale 2022

Imparato alfista e appassionato vero

«Su Tonale non lasceremo nulla al caso a livello di qualità e questo è molto coerente con l'impostazione che abbiamo in F.1, dove puntiamo all'eccellenza. Se vogliamo essere coerenti a livello di messaggio, non possiamo avere un atteggiamento diverso. Siamo qui per fare del nostro meglio, sia in F.1 sia con la nuova Tonale». Parole di Jean-Philippe Imparato, l'amministratore delegato di Alfa Romeo, che si è concesso senza filtri e che ha svelato l'identità di un vero appassionato di automobili, di corse e soprattutto del marchio del Biscione. Un top manager in casco e tuta e che ogni anno si mette in gioco, assieme a Carlos Tavares (il Ceo di Stellantis, che recentemente ha anche preso parte al Montecarlo storico al volante di una Stratos, ndr), sul vero Nurburgring nelle gare di durata e che sogna un giorno di andare alla Dakar da pilota (anche se la moglie glielo ha vietato!). Di certo il manager 55enne francese - ma di chiare origini italiane - è l'uomo giusto per guidare il nuovo corso Alfa, di cui la Tonale rappresenta il punto di svolta. Ma è anche l'uomo giusto per ridare forza e slancio alla partnership con Sauber, in un momento storico per la F.1, nel quale la rivoluzione regolamentare si lega alla crescita esponenziale di interesse verso la categoria: *«Siamo molto contenti di aver rinnovato il nostro impegno, anche perché in questo momento c'è davvero tanto movimento attorno alla F.1. Vediamo che i biglietti per molte gare stanno già andando rapidamente sold out, il finale ad alta intensità del 2021 ha contribuito a far crescere l'interesse»*. Imparato ha pure voluto dire la sua sulla stagione alle porte, sia sulle ambizioni Alfa, sia su quali saranno i fattori chiave per il successo di tutti: *«Noi siamo ragionevolmente ottimisti, se la Ferrari avrà fatto un buon lavoro con la power unit come ci aspettiamo e se i nostri aerodinamici avranno fatto altrettanto, mi aspetto che saremo competitivi. In più avremo Valtteri, il cui valore non si discute. Quella di quest'anno è una vera rivoluzione e mi aspetto che anche l'affidabilità torni a fare la differenza più che nel recente passato»*. ●

Bottas «Aiuterò anche la Ferrari!»

VALTTERI SOTTOLINEA: «*DARÒ LORO TUTTE LE INFORMAZIONI CHE HO SIA SU COMPORTANTE VETTURE SIA MOTORE. CREDO CHE LA MIA ESPERIENZA IN UN TEAM VINCENTE POTRÀ ESSERE DI AIUTO*»

Sereno e carico. Si dovesse condensare in due parole l'atteggiamento mentale di Valtteri Bottas alla vigilia della nuova stagione, non si farebbe fatica a sceglierle dal mazzo. Il 33enne nativo di Nastola sa bene di trovarsi a uno snodo fondamentale della sua vita sportiva e professionale, chiamato a prendere le redini di una squadra che ha un fortissimo bisogno di rivalsa, con i galloni da prima guida ben cuciti addosso e la tranquillità mentale di approcciarsi alla stagione con un accordo biennale, condizione mai vissuta nelle ultime stagioni in Mercedes. Dopo aver trascorso parte di gennaio in Australia, terra d'origine della fidanzata ciclista Tiffany Cromwell (per questo non ha disputato l'Artic Rally che negli ultimi anni era diventato un appuntamento fisso, ndr) il finlandese è tornato più motivato che mai. Chi si aspettava un Bottas in tono dimesso, quasi alle prese con una sorta di "retrocessione" col passaggio dal team che ha dominato l'era ibrida della F.1 a uno che deve risalire la china come l'Alfa - Sauber, deve ricredersi. Le aspettative sono alte, soprattutto ora che con le nuove regole si riparte quasi tutti da zero.

- Ti aspetti grandi cambiamenti negli equilibri di forza tra i team, in virtù del nuovo regolamento tecnico?

«*Sì, onestamente penso proprio di sì, perché i fattori aerodinamici e meccanici su cui lavorare saranno soggetti a molte più restrizioni. Si sa quante cose puoi sviluppare e migliorare, almeno in teoria. Dunque sono sicuro che diverse squadre saranno molto più vicine tra loro e potremo vedere molta più variabilità che in passato. Ci sarà molto più movimento nelle prime dieci posizioni e questa è sicuramente una buona cosa, anche per noi è tutto piuttosto eccitante e credo che ci sarà la possibilità di fare un bel salto in avanti rispetto agli anni passati*».

- Il processo di sviluppo, che nell'ultima stagione praticamente non si è visto, tornerà a essere determinante?

«*Assolutamente sì, credo che sarà fondamentale in questa stagione, molto più rispetto al passato. Penso che questa sarà la priorità numero uno per noi dall'inizio alla fine dell'anno*».

- Hai già provato la nuova vettura a Fiorano. Ovviamente le condizioni erano molto insidiose, con pioggia e freddo. Tuttavia si sa che un pilota capisce subito se una macchina è nata bene. Che impressione ti ha fatto la C42?

«*La prima impressione è che non è che ci sia una differenza pazzesca rispetto alle macchine dello scorso anno. Sembra più pesante perché in effetti lo è e sembra anche più grande. Ma a parte questo, non sembra poi così tanto diversa dalle altre F.1 che ho guidato. In ogni caso ho avuto subito la sensazione che sia nata bene, il feeling iniziale è stato buono e credo che abbiamo una buona base da cui partire per lavorare. Poi ovviamente ne sapremo di più a partire dai test di Barcellona, ma per ora l'inizio mi ha soddisfatto*».

- I piloti Williams hanno parlato di problemi di visibilità dovuti alle ruote anteriori più grandi. Hai avuto anche tu questa impressione?

«*No, in realtà non ho avuto alcun problema in questo senso. Inizialmente ero un po' preoccupato, ma poi non ho avuto alcun problema. La visibilità per me è stata assolutamente ok*».

> HO SUBITO AVUTO LA SENSAZIONE CHE LA C42 SIA NATA BENE, ABBIAMO UNA BUONA BASE SULLA QUALE LAVORARE
>
> VALTTERI BOTTAS

ESPERIENZA FONDAMENTALE

Dopo cinque stagioni alla Mercedes, Bottas inizia una nuova avventura all'Alfa Romeo Sauber. Il 33enne finlandese è nel pieno della maturità e può essere davvero fondamentale per la squadra diretta da Vasseur

- Per arrivare al meglio a questa stagione hai cambiato qualcosa nella tua preparazione? In inverno sei stato in Australia e poi?

«*Sì, sono stato in Australia in vacanza, ma ho iniziato a lavorare con il team già prima di fine anno. C'erano molte cose da imparare, da vedere, da discutere, così ho iniziato a visitare la fabbrica settimanalmente. Sicuramente ho trascorso più tempo con il team rispetto a quanto facevo gli anni precedenti, perché ci sono tante cose da imparare e tante persone da conoscere. Abbiamo anche sviluppato molto il simulatore, per questo sono rimasto sempre piuttosto concentrato. È stato un periodo impegnativo ma anche già abbastanza produttivo*».

- Hai parlato anche con Kimi, gli hai chiesto qualcosa della sua esperienza con la squadra?

«*Alla fine dello scorso anno sì, qualche chiacchierata veloce c'è stata e mi ha spiegato qualcosa. Mi ha detto delle buone cose e mi ha detto che mi sarei trovato bene*».

- Lo scorso anno a volte le strategie adottate in gara dal team non sono state particolarmente brillanti. La cosa di preoccupa?

«*No, non sono preoccupato* – risponde deciso – *perché so che potrò dare anche la mia esperienza e i miei consigli. Sarò profondamente coinvolto anche nella definizione delle strategie. Dobbiamo assicurarci di prendere le decisioni insieme e quindi non sono affatto preoccupato per questo. Poi certo, vedremo una volta che andremo a correre, ma sento che questa squadra può ottenere risultati in ogni area e sono disposto ad aiutare molto in questo aspetto*».

- Di sicuro la tua conoscenza della power unit Mercedes potrebbe tornare molto utile anche alla Ferrari....

«*Sì, potrebbe sicuramente* – sorride – *di certo darò loro tutte le informazioni che ho, sia sul comportamento della macchina sia su quello del motore. Credo che la mia esperienza di tanti anni in un team vincente potrà aiutare*».

- Il team principal Frédéric Vasseur ha affermato che tu e il team vi darete stabilità a vicenda. Senti la responsabilità di questo nuovo ruolo?

«*Assolutamente, sento di avere una grande responsabilità e mi fa stare bene sentire di averla. Mi piace questa sensazione. Sono all'inizio della mia decima stagione in F.1 e mi sento decisamente pronto per questo ruolo. E sono contento di avere a disposizione due anni, trovo tutto questo molto motivante per me*».

- La Fia ha deciso che Michael Masi non sarà più il direttore di gara in F.1. Qual è la tua opinione su tutta questa vicenda e sui fatti di Abu Dhabi?

«*Se ne è parlato tantissimo e di sicuro deve essere stato molto complicato per lui. Il fatto è che siamo tutti esseri umani, a volte prendiamo buone decisioni, a volte ne prendiamo di più controverse* (usa l'espressione idiomatica "make a call", ndr) *e questo può accadere a ogni uomo. Io penso che Masi dovrebbe continuare a ricoprire un ruolo importante, perché ha una grande conoscenza di questo sport e può continuare a lavorarci. Con quale ruolo non lo so, ma mi auguro che possa essere ancora profondamente coinvolto. Su Abu Dhabi non è facile giudicare, non conosco tutti i dettagli che stanno dietro alla conclusione. Per me comunque è già passato e possiamo solo imparare*». ●

Kimi Antonelli stregato da Hamilton!

PUPILLO DI TOTO WOLFF E INSERITO NEL PROGRAMMA JUNIOR DELLA MERCEDES, IL RAGAZZO HA ASSISTITO ALLA PRESENTAZIONE DELLA W13, GODENDO DEI CONSIGLI DEL GRANDE LEWIS

di Mario Donnini

IMOLA - Kimi Antonelli è il baby del momento. Insieme con Gabriele Minì rappresenta il pilota italiano più promettente e lanciato, che punta a un ancor lontano ma auspicabile dopodomani in F.1. Con la differenza che Minì è un anno avanti nel corso di studi, militando in F.Regional, grazie all'appoggio del manager Nicolas Todt, mentre Kimi, reduce dal debutto di fine 2021 in F.4 e pronto alla prima annata completa nella serie con la Prema, addirittura rientra nel programma Junior della Mercedes diretto da Gwen Lagrue, con altri sei ragazzi, ossia Paul Aron, Yuanpu Cui, Luna Fluxa, Daniel Guinchard, Alex Powell e Frederik Vesti. E, mentre si sottopone a questa intervista, è fresco reduce dall'atterraggio a Bologna proveniente da Silverstone, dove ha assistito allo shakedown della Mercedes F.1, parlando non poco con Lewis Hamilton, che l'ha anche consigliato...
Nato il 25 agosto 2006 a Bologna, già titolato continentale in karting e aspirante iridato, Kimi è pupillo di Toto Wolff e solo questo basterebbe a metterlo al centro delle speranze di tutti i tifosi italiani, dopo l'uscita di Antonio Giovinazzi dalla F.1.
«*Senti* - debutta lui -, *torno bello carico da Silverstone, Brackley e Brixworth dove ho visitato le factory che sfornano power unit e monoposto della Mercedes in F.1. Non solo ho visto la F.1 ma ho anche capito quanto lavoro c'è dietro. Sono rimasto impressionato per quantità e qualità dell'impegno per costruire due macchine... Una vicinanza così motivante ed entusiasmante col team Mercedes non l'avevo mai sentita e questo mi dà un'energia molto positiva, che mi verrà utile da adesso in poi, giorno per giorno, fino al debutto stagionale in F.4 con la Prema, proprio qui a Imola. Per il resto sto con i piedi per terra. Lavoro duro e resto realista. Comunque con la Casa tedesca mi trovo alla grande. Il contratto l'ho firmato per la prima volta nel 2018 e le prime volte erano accordi annuali rinnovabili, fino a che poco tempo fa è arrivato il contratto per dieci anni secchi. Sono nella condizione giusta e devo solo fare del mio meglio*».

- Sei un grande fan di Ayrton Senna, benché la tua giovanissima età ti collochi distante dall'era del campionissimo...

«Ho seguito tantissime sue gare registrate e mi ha sempre ispirato la sua cattiveria, la determinazione agonistica. Era uno che cercava sempre di migliorarsi e di individuare cosa ottimizzare anche nei giorni in cui vinceva la gara. Ecco, questo tipo di intensità lo hanno sempre differenziato dagli altri. Per questo mi ispiro a lui».

- Tra l'altro il tuo nome Kimi non c'entra nulla con Raikkonen...

«No, infatti, è stato deciso da Enrico Bertaggia, ex pilota che è arrivato anche in F.1, il quale ha consigliato i mie genitori di chiamarmi Kimi proprio perché suona okay... Ma nessun riferimento a "Iceman". E tra l'altro quasi nessuno mi ha mai chiamato Kimi Andrea, il mio altro nome, solo Kimi».

- Piloti promettenti in Italia ce ne sono soprattutto due, in chiave F.1. Tu come vivi a quindici anni un sogno e anche una pressione del genere?

«Vivo tutto questo in modo positivo. Ci sono un sacco di persone che credono in me, so che le capacità le ho, quindi devo solo metterle in atto. Sinceramente appena firmato con Mecedes sentivo la pressione, ma poi col tempo ho capito che serve solo guardare agli aspetti motivanti».

- L'ultimo italiano a correre in F.1 con la Mercedes è stato Piero Taruffi, a metà Anni '50, e il solo ad avere un ingaggio stabile nei Grand Prix fu Luigi Fagioli negli Anni '30, quasi un secolo fa. Capisci che che quella che stai vivendo è una favola?

«Certo che sì. Questo è uno di quei treni che passano una volta sola: ho una buona possibilità tra le mani e devo coglierla».

- Cosa, di questa situazione, ti sta dando di più, rispetto a un tuo coetaneo, e cosa ti sta togliendo?

«Ho ho un progetto davanti, sono motivato. Ma questo non mi toglie niente. Non sento differenze da quando non avevo il contratto. Nessun effetto collaterale negativo».

- Sei più un talento naturale o un campioncino costruito? Preferisci i circuiti iperveloci o quelli guidati? Ami correre sul bagnato o sei uno da asciutto?

«Mi sento più uno portato naturalmente per le corse, anche se in realtà dovreste dirlo voi giornalisti. Comunque, costruito non direi. Amo i circuiti tecnici e mi piace molto guidare sull'acqua».

- La tua più bella vittoria?

«La mia prima in macchina, quest'anno, negli Emirati. La prima volta al top è sempre la più bella, dai».

- La più gran cavolata che hai fatto nella tua vita di pilota?

«Campionato del mondo Kart l'anno scorso, col KZ: partivo quarto, potevo giocarmi tutto per la vittoria ma ho sbagliato la partenza, rovinando tutto...».

- Non hai mai vinto il mondiale in kart e ora corri in auto. Potresti tornare indietro, come Senna e Schumi, dalle auto ai kart, per cercare di vincere l'iride?

«Sì, quest'anno in ottobre ho in effetti la possibilità di riprovarci. Direi che sì, lo farò e ovviamente non vedo l'ora, a fine ottobre. Anche se devo ancora vedere se farò pure il monomarcia o solo il KZ a Le Mans».

- Come nasce la tua passione per le corse?

«Me l'ha passata mio padre, perché oltre che pilota è team manager. E fin da piccolo andavo con lui alle gare».

- Ti sta gestendo molto la Mercedes anche mediaticamente?

«Mi hanno consigliato di essere modesto. Ed è ciò che metto in pratica».

- Come ti sa la F.1?

«Con questo nuovo regolamento si vedrà più la qualità dei piloti e il budget cap farà avvicinare le prestazioni».

- Chi ti piace di più?

«Hamilton e anche Verstappen, molto cresciuto. Max all'inizio pensava d'essere in kart, adesso è maturato».

- Il tuo sogno? Il tuo desiderio particolare?

«Sogno di arrivare in F.1, ma mi sono posto tappe intermedie. Ho un sacco di step e ogni anno punto a fare il meglio possibile, perché solo ottenendo risultati posso andare avanti».

- Qual è il tuo peggior difetto?

«Una volta ero poco autocritico. Col tempo anche mio padre mi ha insegnato a esserlo e ora lo sono pure troppo. L'ultima volta è stato in una gara di F.4 agli Emirati, in cui ho fatto un po' fatica. C'erano problemi alla macchina, ma mi sono messo pure io nel mirino ed è servito».

- Quale è la gara più di culto qui a Imola?

«Le sfide F.1 tra Schumi e Alonso nel biennio 2005-2006, specie quando Fernando riesce a difendersi da Michael e a vincere la gara».

- Eri nell'incubatrice. Chi te l'ha fatta, la cronaca, l'ostetrica?

«Adoro riguardare le gare del passato, sono un grande appassionato di corse, non solo un pilota».

- Senti, con una felpa Mercedes F.1 quanto successo hai con le ragazze? Ne avrai a migliaia che ti inseguono...

«Sì, sinceramente è così. Però adesso non ci sto pensando, è troppo presto».

- Ultimamente in F.1, dopo aver bandito bacco e tabacco, pure Venere se la vede male...

«Potrebbe essere una distrazione, quindi evito...».

- Scherzi a parte, hai avuto un bel feedback da Hamilton...

«Sì, malgrado dovesse salire sulla nuova F.1 Mercedes, a Silverstone, ha trovato il modo di approcciarsi a me. E mi ha parlato molto del tempo in cui correva nelle categorie minori, delle esperienze che ha avuto e mi ha fatto sentire il suo incoraggiamento. Non è scontato che un campione come lui stia lì a parlare e consigliare un ragazzino. È una cosa bellissima, che non dimenticherò».

- Dopo Hamilton non puoi mica incontare uno più grande di lui.... Quindi cosa farai? L'unica è che diventi grande pure tu e poi ti specchi...

«Mmmh, non mi resta che fare il possibile per crescere». ●

ASTRO NASCENTE E STELLA DELLA F.4
Kimi Antonelli ha rilasciato questa intervista mentre era ospite a Imola dell'evento "Un caffé nel paddock", organizzato da Alex Troiani. Proprio a Imola il ragazzo disputerà la sua prima gara della stagione 2022 di F.4 nelle file della Prema, con la quale aveva debuttato nella categoria (e in auto) nella seconda parte del 2021

IndyCar si rialza il sipario

DA ST.PETERSBURG NEL PROSSIMO WEEK END RICOMINCIA L'AVVENTURA DELLA SERIE AMERICANA. È CACCIA GROSSA AL CAMPIONE IN CARICA ALEX PALOU CHE VUOLE RICONFERMARSI

di **Marco Cortesi**

L'IndyCar 2022 anticipa i tempi, scendendo in pista a St. Petersburg già a fine febbraio per aprire il consueto mix di piste stradali, cittadine e ovali che caratterizza la stagione. Si tornerà in pista dopo un 2021 estremamente competitivo, ma che ha comunque visto un netto trionfo di Alex Palou. Dal punto di vista organizzativo, arriverà forse a compimento la prima stagione "normale" da quando Roger Penske ha preso in carico tutta la baracca, un sospiro di sollievo dopo anni di restrizioni e problemi logistici dovuti alla pandemia. Sicuramente per l'apertura in Florida le regole saranno molto accomodanti, e le attese sono alte: c'è tanta voglia di spettacolo in prima persona. Da un certo punto di vista, le difficoltà del Covid-19 hanno coltivato la passione per il motorsport. Per quanto riguarda la parte sportiva, l'IndyCar riparte con la medesima scala di valori dell'anno precedente, dato che non ci sono stati aggiustamenti regolamentari tecnici di sorta, e si è all'ultima stagione di un ciclo regolamentare, quantomeno per i propulsori. La stabilità dovrebbe accentuare ulteriormente anche la battaglia: la ricerca di soluzioni tecniche ha raggiunto da tempo il proprio limite, e si gioca sui millesimi. A complicare le cose per tutti, le difficoltà di approvvigionamento che l'IndyCar condivide col "mondo reale". In primis, costi elevati e problemi nel reperimento di materiali, sia tecnici che umani. Anche a causa del boom dell'endurance, gli ingegneri qualificati sono diventati merce preziosissima, e il mercato quest'inverno è stato più feroce per loro che per i piloti. In una serie in cui un centesimo può costare diverse file in qualifica, e in cui

la tensione è alta per tutti, non solo i piloti devono essere capaci e mentalmente solidi: anche il reparto ingegneri dev'essere all'altezza. Una pressione delle gomme sbagliata, una piccola sbavatura, e partire ventesimi è un attimo. Da lì, recuperare è possibile, ma difficile e rischioso

Grosjean prova a fermare Palou

Come per il 2021, si partirà con una situazione che vede in vantaggio i motori Honda. Un vantaggio difficilmente quantificabile sui circuiti stradali, ma evidente in particolare a Indianapolis e per questo in grado di influire sugli equilibri della stagione. Va da sé quindi che il team Ganassi parta ancora con i favori del pronostico dopo una stagione clamorosamente positiva, che ha visto tre piloti nelle zone alte della classifica in varie occasioni. Va detto che, senza un problema al motore a Indy in agosto, Palou avrebbe conquistato il titolo ancor più facilmente, se così si può dire: il ventiquattrenne spagnolo ha trovato il suo posto nella categoria, prendendo benissimo le misure ai vari aspetti importanti e vincendo sin dalla prima apparizione con un top team, cosa tutt'altro che scontata. Se per un decimo si parte ventesimi, come detto, Palou è quasi sempre stato dalla parte giusta di quel decimo. Chi lo fermerà, ora che vuole mettere il sigillo anche sulla Indy 500? Il nome più accreditato è quello di Scott Dixon, che ormai oltre i 40 anni, ha tutto l'interesse di dimostrare la propria competitività per l'ultima parte della carriera dopo essere stato per anni il prototipo del campione perfetto. Dopo le due vittorie 2021, anche Marcus Ericsson vuole inserirsi, mentre Jimmie Johnson cercherà di consolidare i propri miglioramenti. Il campionissimo Nascar è migliorato molto e ora, correndo anche sugli ovali convinto dall'aeroscreen, è in cerca di uno step su un terreno conosciuto.

UNA SFIDA CON TANTI ATTESI PROTAGONISTI
Si annuncia una stagione di grandi battaglie in IndyCar. Sopra Castroneves e Pagenaud compagni di squadra al Meyer Shank Racing. Chip Ganassi e Alex Palou puntano alla riconferma. In alto Grosjean

Meyer Shank Racing che accoppiata!

Sempre nel gruppo Honda, l'alternanza è quella con la famiglia Andretti, famiglia allargata a comprendere un satellite, il Meyer Shank Racing, che rischia quasi di eclissare la più blasonata "casa madre". Dopo la vittoria a Indy con Helio Castroneves, e i buoni riscontri a Long Beach, il brasiliano verrà affiancato da un motivatissimo Simon Pagenaud. Dopo la fine dell'avventura in Penske, dove "soffriva" un po' i compagni, in particolare Josef Newgarden, il francese sembra in gran forma, come dimostrato dal miglior tempo nell'ultimo giorno di test collettivi. Le armi principali di Andretti saranno invece Romain Grosjean e Colton Herta. Il francese ha ereditato il sedile di Ryan Hunter-Reay portando con sé dal team Coyne l'ingegnere di riferimento Olivier Boisson, e punta subito alla vittoria visto che i podi del 2021 hanno rivelato un bel potenziale. Il giovanissimo rampollo di Bryan Herta è andato fortissimo proprio nei test di Sebring. L'idea è quella di evitare false partenze e riprendere la marcia estremamente positiva di fine 2021 (due vittorie nelle ultime due gare). Con loro anche Alex Rossi, alla stagione della verità, dopo due anni a secco, e il rookie Devlin DeFrancesco. Da segnalare un nuovo direttore tecnico per Andretti, Eric Bretzman, storico ingegnere del team dal 2017 e passato in precedenza anche dalla corte di Dixon. Novità per quanto riguarda Rahal Letterman Lanigan. È arrivato dalla F2 il promettente danese Christian Lundgaard, e ci sarà anche Jack Harvey ad affiancare Graham Rahal. Si punta tanto sull'inglese, che grazie a prestazioni… e lavoro con gli sponsor, è stato di fatto uno dei "costruttori" del team Shank. Per la squadra di Bobby Rahal, tutte le ultime vittorie sono venute da Takuma Sato: il titolo è forse fuori portata, ma non dei bei risultati. Sato ha invece trovato posto proprio da Coyne: anche se indebolita tecnicamente, la struttura di casa Honda potrà brillare con l'irruento nipponico? Obiettivo numero uno, ben figurare alla 500 Miglia di Indianapolis. Con lui, il debuttante David Malukas.

Nuova fase di dualismo

Dopo anni di prevalenza indiscussa del Team Penske, la struttura del Capitano è entrata in una nuova fase di dualismo con McLaren, e la speranza è che le due strutture possano spingersi a vicenda, e non ostacolarsi, vista anche la situazione di svantaggio motoristico. In casa Penske, il leader sarà Josef Newgarden, che nonostante tutto è arrivato nel 2021 a giocarsi il titolo con Palou. A 31 anni, Newgarden sa che a Indy sarà dura, ma sul totale potrebbero bastare alcune prove di qualità per fare la differenza, nonostante la perdita dello storico ingegnere Gavin Ward, strappato proprio da McLaren. Negli ultimi anni ha vinto sempre più di una gara, portando a casa molti piazzamenti. Viceversa, Will Power è sempre di più la "punta di sfondamento". Bei risultati, sì, ma l'australiano da un po' non ha la continuità per mirare al titolo. Insieme a lui e Newgarden ci sarà ancora il campione australiano Scott McLaughlin.

O' Ward ha tutto per puntare al titolo

All'altro angolo del… cravattino, la struttura diretta da Zak Brown. Confermato Pato O'Ward, dopo le eccellenti prestazioni dello scorso anno. L'estroverso ventiduenne messicano sa di avere le carte in regola per puntare al titolo, ma vanno sistemate alcune debolezze di esecuzione del passato, in particolare nel set-up. Per stare al passo con Ganassi, serve la perfezione. Anno della verità per Felix Rosenqvist. Lo svedese ha un nuovo ingegnere, Craig Hampson. O meglio, si tratta dell'ex supervisore di tutte le vetture McLaren, che sarà dedicato solo a lui. Che Rosenqvist abbia il potenziale, è fuori dubbio. Metterlo in pratica, è stato un altro paio di maniche, per errori suoi e anche difficoltà "gestionali". Deve dare il meglio ora, perché potrebbero non esserci ancora molte chance.

Carpenter ecco i piani di battaglia

Dopo il ritorno alla vittoria con Rinus VeeKay, velocissimo e (si dice) già nel mirino di Roger Penske, e l'infortunio in bici che ha minato la stagione 2021 dell'olandese, Ed Carpenter e la sua struttura si vogliono ripetere. Il patron sarà al via sugli ovali, mentre VeeKay sarà full-time insieme a Conor Daly, finalmente stabilizzato dopo diverse stagioni di "salti mortali" tra Carpenter e Carlin. Chevy anche in casa Foyt con la scuderia che punterà su Kyle Kirkwood. Campionissimo delle categorie addestrative (non ne ha persa una), il pilota della Florida ha impressionato nei test. Al team si spera in una rivincita dopo che l'anno con Sebastien Bourdais non aveva preso la piega giusta per sfortune ed errori. Proprio da Foyt confermata la presenza italiana di Daniele Cucchiaroni che seguirà la vettura di Tatiana Calderon da Race Engineer. Grande sfida sugli stradali per la colombiana, al debutto nella categoria forse più dura al mondo a livello fisico e di livello generale.

Ilott osservato speciale

Per chiudere l'analisi di casa Chevrolet, non può mancare Callum Ilott. Liberato dalla Ferrari Driver Academy per cercare fortuna negli USA, l'inglese correrà col team Juncos Hollinger. L'iniezione di fiducia (e non solo) portata da Brad Hollinger a Ricardo Juncos si è concretizzata con l'assorbimento dell'ex team Carlin, i cui membri migliori saranno ora al servizio di Ilott. Anche se le dimensioni sono limitate, così come le aspettative, non è detto che non arrivino buoni exploit. Come sempre, non mancano i programmi part-time, con tanti nomi già annunciati per la 500 Miglia di Indianapolis. Juan Pablo Montoya sarà con McLaren, mentre Dreyer&Reinbold porterà in pista Santino Ferrucci e Sage Karam. Con Ganassi ci sarà una quinta macchina per Tony Kanaan, mentre Marco Andretti andrà a rafforzare la compagine paterna.

GRANDE ATTESA PER TATIANA CALDERON
Stagione in Indycar (ad esclusione della presenza sugli ovali) per Tatania Calderon. Una grande sfida per la colombiana al debutto nella categoria

Già si guarda al futuro

La stagione non è ancora partita e già si guarda al futuro, con l'introduzione di un pacchetto ibrido per il 2023. I motori termici cresceranno da 2.2 a 2.4 litri, e saranno accoppiati da un sistema di recupero di energia in frenata. Secondo le indiscrezioni, i prototipi dei nuovi V6 sono già pronti a girare, installati,

re dal 2024, i nuovi regolamenti telaistici, dopo la conferma di Dallara come fornitore a lungo termine. Inoltre, ci sono serie aspettative sul sospirato terzo motorista da affiancare a Honda e Chevrolet. Al momento, il nome che si fa è quello di Toyota. La casa giapponese ha conquistato Indy e il titolo una volta sola, nel 2003: che possa fare una sorpresa nel ventesimo anniversario di quei trionfi? La speranza è di molti, anche perché i programmi motorsport di Akio Toyoda sembrano piuttosto pesanti soprattutto per quanto riguarda il marchio Lexus.

Un 2022 su 17 appuntamenti

Nel segno della continuità il calendario 2022 con il mantenimento di tutte le tappe principali. Si comincerà da St. Petersburg per passare alla prima prova sul velocissimo ovale di Fort Worth. Poi ancora su un cittadino, Long Beach, tornato alla sua collocazione primaverile. Tra le novità, il rientro dell'Iowa Speedway. Lo short-track da 1.4 chilometri di Newton incrementa la quota di ovali in calendario. Confermato il round cittadino a Nashville, mentre la stagione si chiuderà a Laguna Seca. ●

IL CALENDARIO

27 febbraio	St.Petersburg
20 marzo	Fort Worth Texas
10 aprile	Long Beach
1 maggio	Barber Motorsports Park
14 maggio	Indy Stradale
29 maggio	Indy 500
5 giugno	Detroit
12 giugno	Road America
3 luglio	Mid-Ohio
17 luglio	Toronto
23 luglio	Iowa
24 luglio	Iowa
30 luglio	Indy Stradale
7 agosto	Nashville
20 agosto	Gateway
4 settembre	Portland
11 settembre	Laguna Seca

ILLOT NUOVA SFIDA
Sopra Illot in Indycar dopo l'esperienza nella Ferrari Driver Academy, a sinistra Newgarden. In alto Pagenaud in azione durante i test prestagionali

come saranno l'anno prossimo, sul telaio corrente, ma vuoi per le difficoltà di approvvigionamento dei componenti, vuoi per una serie di valutazioni da fare, non si è ancora pronti a testare la parte elettrica. Restano ancora alcuni nodi da sciogliere, come quello della frenata "by wire", che saranno sottoposti anche a questioni finanziarie: i costi avrebbero infatti già sforato le attese. Una soluzione non particolarmente intuitiva quella dell'IndyCar, adottare una configurazione di power unit inedita a dei telai che andranno presto sostituiti. La scelta è stata presa per diluire gli investimenti necessari da parte dei team, ma in realtà così facendo si rischiano più "sprechi". Anche per l'Aeroscreen fu la stessa cosa, visto che venne adattato ad una vettura preesistente: la commissione IndyCar è stata irremovibile. Nel 2023 ci si aspetta una macchina più potente, nell'ordine dei 900 cavalli, ma anche più pesante, nonostante componenti rivisti come la campana del cambio in magnesio. Poi, a parti-

I PRINCIPALI PROTAGONISTI

HONDA	CHEVROLET
Chip Ganassi Racing	**Team Penske**
Alex Palou	Josef Newgarden
Scott Dixon	Will Power
Jimmie Johnson	Scott McLaughlin
Marcus Ericsson	**McLaren SP**
Andretti Autosport	Pato O'Ward
Romain Grosjean	Felix Rosenqvist
Colton Herta	**AJ Foyt Enterprises**
Alexander Rossi	Kyle Kirkwood
Devlin DeFrancesco	Dalton Kellett
Meyer Shank Racing	Tatiana Calderon (solo stradali)
Simon Pagenaud	**Ed Carpenter Racing**
Helio Castroneves	Conor Daly
Rahal Letterman Lanigan Racing	Rinus VeeKay
Graham Rahal	Ed Carpenter (solo ovali)
Jack Harvey	**Juncos Hollinger Racing**
Christian Lundgaard	Callum Ilott
Dale Coyne Racing	
Takuma Sato	
David Malukas	

Fuori i **secondi!**

DA VENT'ANNI A QUESTA PARTE IL RALLY DI SVEZIA SARÀ IL PRIMO DELLA STORIA A NON AVERE AL VIA LOEB O OGIER. SIAMO IN PIENA ERA DI SUCCESSIONE. E I NOMI IN BALLO SONO DIVERSI. ECCO QUALI

di Marco Giordo

Fuori i secondi! Sì perché dalla Svezia in poi dovranno venire fuori i secondi, le seconde guide che sinora erano state oscurate in tutte queste stagioni prima da Loeb e poi da Ogier. Il "Rally Sweden" sarà la prima gara iridata da vent'anni a questa parte in cui non sarà al via almeno uno dei due Séb, i grandi mattatori di inizio XXI° secolo nel mondiale rally. Ora la curiosità di tutti è quella di capire chi sarà il nuovo pontefice che verrà nominato dopo questa 50ª stagione iridata. C'è molta attesa su come si evolverà la lotta per il titolo piloti e quello costruttori nel nord della Svezia, dove la neve è copiosa così come gli "snow banks", e ci si attende stavolta un vero e proprio "winter rally". Rovanpera partirà per primo davanti a Breen, Neuville, Greensmith, Katsuta ed Evans, che scattando 6° beneficerà di un'ottima posizione di partenza nella 1ª tappa. Così come Ott Tanak, ritiratosi a Montecarlo che parte subito dietro settimo, mentre nono al via è Esapekka Lappi che farà il suo esordio stagionale in Toyota. Tra gli addetti ai lavori Evans e Lappi sono considerati i principali favoriti, perché la Ford non annovera dei veri

il budget per lo sviluppo della nuova Rally1, nonostante le reiterate richieste e la tenacia di Adamo, che non aveva mai smesso di bussare alle porte dei suoi ex capi in Corea. Il primo problema da risolvere sulla nuova auto, come già detto, è dunque quello dell'affidabilità. Poi vedremo come andrà lo sviluppo sull'asfalto in vista della Croazia e sulla terra che dal Portogallo in poi diventerà il fondo su cui si correranno la maggior parte delle gare del mondiale. Solo a maggio capiremo dunque se quella della casa coreana sarà o meno una stagione di transizione in questo mondiale 2022.

17 le speciali in programma

Il boss del Rally Sweden Glenn Olsson, mettendo a tacere le voci di un possibile annullamento della gara a favore dell'Actic Rally, così come era successo dodici mesi fa, ha presentato nel dicembre scorso la prova in programma dal 24 al 27 febbraio nella nuova location di Umea, situata nel nord della Svezia a 650 km di distanza da Stoccolma sul golfo di Botnia. In totale sono 17 le ps in programma suddivise in tre tappe per un totale di 262,70 km cronometrati. Si sono succeduti dei rumor negativi sulla gara sino a un mese fa, in quanto la tappa del sabato presenta 2 speciali da ripetersi 2 volte per la quale i permessi sono stati concessi in netto ritardo, ed una poi all'ultimora è stata annullata sforbiciando il percorso totale di ben 41 km. Tant'è che si parla già di un nuovo spostamento l'anno prossimo della gara a Ostersund, ma è ancora presto per parlarne. Si inizia giovedì 24 con lo shakedown di Klabbole (6,80 km) la mattina alle 9.01, poi s'inizierà con la prima tappa in programma venerdì 25 ricavata a nord di Umea composta da 7 prove speciali per complessivi 125,72 km cronometrati. Si inizia con i crono di Kroskjo (15,20 km), Kamsjon (27,80 km) e Savar (17,24 km) ripetuti due volte con a metà giornata il service al parco di Umea, per terminare in serata con la super speciale di Umea Sprint (5,24 km). Sabato 26 la seconda giornata ricavata ad ovest di Umea prevede 80,74 km cronometrati suddivisi in 6 crono. Annullate le due prove di Ortrask (20,52 km), i piloti saranno impegnati in quelle di Brattby (10,49 km), Langed (19,44 km) e Umea (10,44 km) ripetute due volte. Poi domenica 26 il gran finale ricavato a nord ovest di Umea prevede 4 speciali e 56,24 km cronometrati, vale a dire le speciali ripetute due volte di Vindein (14,19 km) e Sarsjoliden (13,93 km) che alle 12.18 ospiterà la power stage trasmessa in diretta da Sky Sport.

specialisti su questi fondi nella sua line-up. Anche se Breen notoriamente è un pilota veloce, che dovrebbe andare forte su neve e ghiaccio. Occhio poi a Rovanpera che su questi terreni c'è nato e cresciuto. Un discorso a parte meritano la Hyundai ed i suoi piloti. La squadra coreana è sembrata a Montecarlo indietro rispetto alla concorrenza, in particolare nell'affidabilità della sua i20 Rally 1, una vettura che è nata in ritardo rispetto alla Puma e alla Yaris. La Hyundai sta pagando in questo momento anche problemi interni relativi alla guida e alla gestione della squadra: il successore di Andrea Adamo tarda ad arrivare. La i20 è stata l'ultima delle nuove vetture ad essere pronta, e c'era da aspettarselo che questo sarebbe potuto succedere quando in Corea hanno firmato in ritardo

TOYOTA PUNTA IN ALTO
La Toyota parte col ruolo di favorita nel prossimo week end in Svezia dove va in scena il secondo round del Mondiale 2022. Con gli specialisti Lappi e Rovanpera e un Evans che vuole ribadire di essere finalmente un caposquadra, la truppa di Latvala punta davvero in alto

50 i piloti al via

Sono 50 i piloti iscritti quest'anno alla 68ª edizione della gara svedese, che dal 1950 in poi non si è disputata solo quattro volte, vale a dire nel 1974 (crisi petrolifera), 1990 (assenza di neve), 2009 (spostamento in Norvegia) e 2021 (Covid). Tra gli iscritti figurano al volante delle nuove vetture ibride Rally 1 ben 10 piloti, sono poi 24 i piloti iscritti al campionato satellite Wrc 2 (Open, Junior e Masters) ed 8 gli equipaggi partecipanti allo Junior. Passando ad un esame più dettagliato dei concorrenti, la lista ufficiale degli iscritti è capeggiata dalla Toyota Yaris Rally 1 di Kalle

Rovanpera, che sarà affiancato dai compagni di squadra Elfyn Evans, Esapekka Lappi e Takamoto Katsuta. Saranno 3 invece le Hyundai i20 Rally 1 in gara affidate ai piloti ufficiali della casa coreana Thierry Neuville, Ott Tanak ed Oliver Solberg. Infine saranno solo 3 le Ford Puma Rally 1 schierate dalla MSport con al volante l'irlandese Craig Breen, Gus Greensmith, Adrien Fourmaux, dopo il forfait dell'ultimora per inderogabili impegni di lavoro nel gruppo Prada del nostro Lorenzo Bertelli, che doveva correre navigato da Simone Scattolin. Tra gli iscritti al Wrc 2 spiccano le presenze del campione in carica Andreas Mikkelsen, Marco Bulacia, Emil Lindholm e Nikolay Gryazin (tutti sulle Skoda Fabia Rally2 Evo della Toksport), e quelle di Jari Huttunen e dello svedese Adielsson sulle Ford Fiesta Rally 2 della MSport. Da seguire anche la gara di PG Andersson anche lui sulla Fiesta e del finlandese Pietarinen (VW Polo). Nello Junior sarà una sfida a 7 fra le Ford Fiesta Rally3 del campione in carica, il finlandese Pajari, del suo connazionale Joona e del britannico Armstrong, vista l'assenza dell'osservato speciale Jean-Baptiste Franceschi. Il pilota francese è infatti tuttora convalescente dopo l'uscita di strada al Var.

YPRES RICONFERMATO ANCHE NEL 2022

Sopra Breen in azione a Montecarlo sarà la punta di diamante in casa MSport al rally di Svezia, seconda sfida stagionale di un Mondiale Rally che con la riconferma del Rally di Ypres in calendario (dal 18 al 21 agosto) ha completato il calendario 2022

Gli italiani

C'è infine da segnalare la presenza di tre equipaggi italiani iscritti alla prova svedese, di cui due sono in gara nel Wrc 2, vale a dire **Mauro Miele** e **Luca Beltrame** positivi protagonisti a Montecarlo ed **Enrico Oldrati** ed **Elia De Guio** (entrambi su Skoda Fabia Rally2 Evo), a cui si aggiunge **Luca Hoelbling** che navigato da **Federico Fiorini** sarà al volante di una Hyundai i20 Rally2. *«È una gara la*

TRIS D'ITALIANI
Sono tre i piloti italiani al via in Svezia. Sotto Miele, nella pagina a sinistra Oldrati e sopra Hoebling

Svezia che mi è sempre piaciuta – ha commentato il 26enne bergamasco Oldrati – *e visto che stavolta sarà nuova per tutti ne ho approfittato per parteciparvi di nuovo, visto che a livello di prove speciali tutti i piloti partiremo ad armi pari. Dopo Monza torno nel mondiale sempre sulla Skoda di Munaretto, l'idea nostra è quella di fare più prove possibile durante la stagione nel Wrc 2 Junior, in primis dopo la trasferta svedese il Portogallo e la Sardegna, e poi qualche gara del Terra in Italia per allenarmi in vista del mondiale. Mi manca oggi stare in macchina, lo farò al "Monday Test", l'obiettivo per noi nella prova svedese è quello di stare sotto i 3" al km e di finire nella top 20 finale»*. Su di giri è il 66enne Mauro Miele dopo la vittoria sulla Fabia Rally 2 nel Wrc 2 Masters a Montecarlo. *«Ho in programma di fare sei prove del campionato* – ha confessato il pilota di Busto Arsizio – *e dopo Montecarlo e Svezia sarò al via in Croazia, proseguendo poi con la Sardegna, la Catalogna ed una sesta prova da scegliere. Voglio fare bene, visto che sono nella parte finale della mia carriera data la mia età, Loix ad esempio ha "solo" 50 anni, in questo campionato riservato ai senior di cui sono stato uno dei promotori. Ne avevo infatti parlato due anni fa a Jean Todt a Montecarlo, poi gli avevo scritto e lui ci ha ascoltato. Tra l'altro l'anno scorso avevo partecipato a sei gare del mondiale, tra cui l'Arctic, proprio in preparazione a questo campionato Masters a cui tengo tanto»*. Dopo Montecarlo Miele ha ricevuto i complimenti di Andrea Adamo. *«Lo ringrazio tanto* – ha affermato - *così come ringrazio Craig Breen che mi ha subito messaggiato a fine gara, contattandomi lui per primo e scrivendomi che sono il suo idolo. In realtà il vero idolo è lui che ha chiuso terzo assoluto, dietro Loeb ed Ogier. Fa piacere però francamente alla mia età, ricevere questi complimenti»*. Luca Hoelbling sarà invece al via con una presenza spot nel mondiale, lui che è un amante delle prove su neve e ghiaccio. *«La Svezia l'ho già fatta quattro volte e l'anno scorso sono stato all'Arctic* – ha dichiarato il 50enne pilota veronese -. *Non è facile confrontarsi con i piloti nordici a casa loro visto che sono davvero velocissimi, però è bello lo spirito di avventura e di divertimento che accompagna il piacere di poter correre sulla neve. L'obbiettivo per me è quello di arrivare alla fine e magari vedere chi tra noi italiani sarà il più bravo all'arrivo. È questo il miglior spunto agonistico che mi viene in mente, visto che è impossibile pensare di riuscire a tenere il passo dei driver locali»*. ●

Mugello attrazione Stradale

CON UNA COMPETIZIONE DI REGOLARITÀ PER AUTO STORICHE, TORNA UNO DEI CIRCUITI-MITO. ANDRÀ IN SCENA DAL 29 APRILE AL 1° MAGGIO. SONO GIÀ APERTE LE ISCRIZIONI. ECCO I DETTAGLI

di Luca Bartolini

Una lunga vita per il Circuito Stradale del Mugello o come in altro modo definito, per il "Gran Premio del Mugello", una delle più antiche competizioni d'Italia disputata tra il 1914 ed il 1970. Una grande manifestazione, fatta di grandi imprese di grandi campioni, come Giuseppe Campari, Gastone Brilli Peri, Giulio Masetti, Emilio Materassi, Enzo Ferrari, Clemente Biondetti, Nino Vaccarella, Giovanni "Nanni" Galli, Gijs Van Lennep, Vic Elford e Arturo Merzario e di vetture di livello assoluto. Una corsa unica che, come la Targa Florio, ha visto negli anni sfidarsi le vetture ufficiali di casa come Ferrari, Porsche, Alfa Romeo, Abarth, Lancia, Lola, Chevron ed altre ancora, spesso in gara con modelli appositamente predisposti per le caratteristiche del suo percorso. Una rievocazione fortemente voluta dall'Automobile Club d'Italia, dall'Automobile Club Firenze e dal Club ACI Storico, che si terrà dal 29 aprile al 1 maggio, con l'organizzazione della Scuderia Automobilistica Clemente Biondetti.

La forma della competizione sarà quella di una regolarità classica, per auto storiche, alla quale potranno prendere parte vetture costruite prima degli anni 90, anche se sarà prevista una particolare categoria per vetture gran turismo stradali costruite a partire dal 1991.

In questo 2022 l'evento è strutturato su due giorni di gara, e avrà come quartier generale il prestigioso Grand Hotel Baglioni, situato nel cuore di Firenze. Proprio dal capoluogo toscano, in particolare da Piazza Santa Maria Novella, dove le vetture "riposeranno" prima e dopo la gara e tra una tappa e l'altra della stessa, e dopo le verifiche tecniche previste venerdì 29 aprile, si partirà per la tappa di sabato 30, quando le vetture si dirigeranno alla volta delle Colline del Chianti, toccando località affascinanti come Radda e Castellina in Chianti, Colle di Val D'Elsa, San Gimignano, San Miniato e Vinci. Altrettanto importante sarà l'itinerario previsto per la giornata di domenica, basato sul percorso classico della gara, dove gli equipaggi

Foto archivio Giovanni Bottari

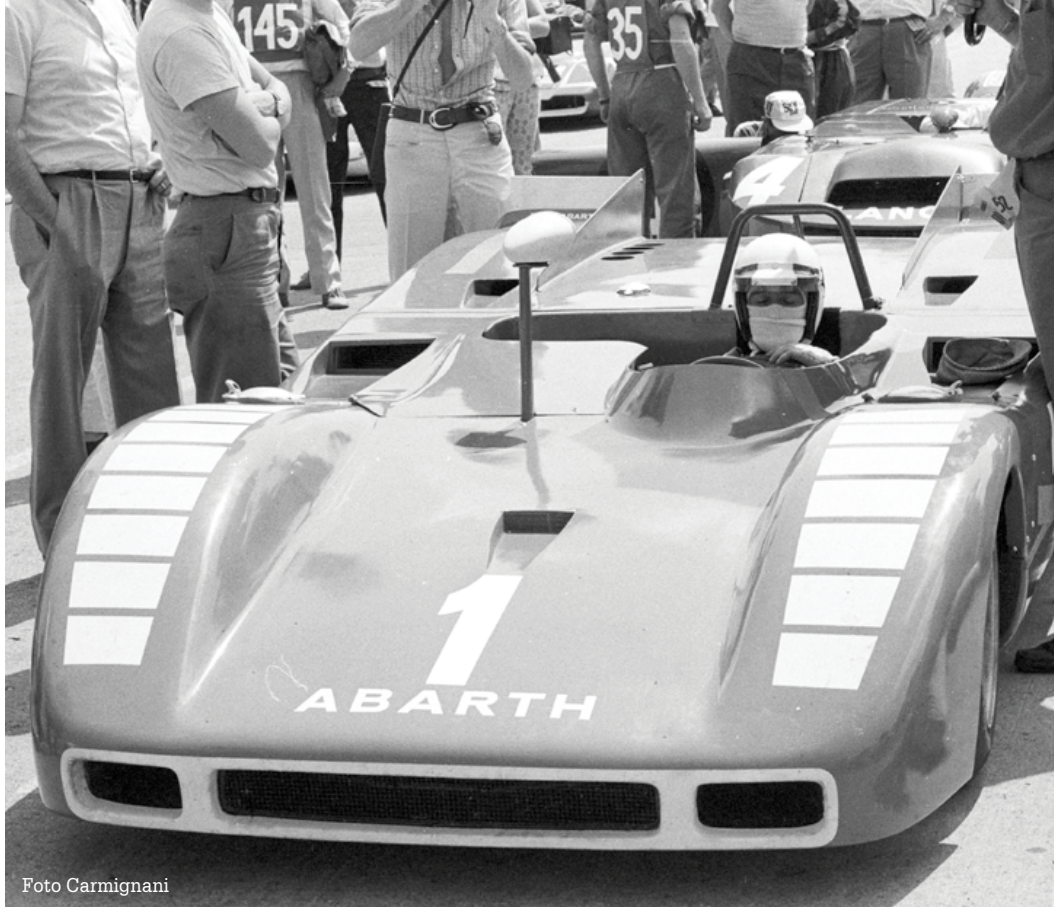



Foto Carmignani

Foto Carmignani

I RE DELLA STRADA
Nell'altra pagina Enzo Ferrari in azione al volante dell'Alfa Romeo 1500 nell'edizione del Mugello Stradale 1928. Sopra Merzario, a sinistra Munari, a destra Vaccarella e sotto Nanni Galli, solo alcuni dei Califfi in azione nella grande classica toscana

Foto Carmignani

saranno chiamati a confrontarsi sullo storico tracciato del Gran Premio del Mugello, passando da San Piero a Sieve, Scarperia, Passo del Giogo, Firenzuola, Passo della Futa e Barberino. Il Mugello Circuit, autodromo considerato tra i più importanti d'Europa, particolarmente apprezzato da piloti delle due e quattro ruote, sarà la straordinaria cornice dove si terranno le premiazioni.
Il Circuito Stradale del Mugello fa parte tra l'altro della nuova "Serie Club ACI Storico". L'iniziativa è rivolta ai partecipanti iscritti con un'auto storica prodotta fino al 1990, che prenderanno parte alle tre gare classiche organizzate da ACI Storico: il Circuito Stradale del Mugello (Firenze, 29 aprile - 1 maggio), la Coppa d'Oro delle Dolomiti (Cortina d'Ampezzo, 14 - 17 luglio) e la Targa Florio Classica (Palermo, 13 - 16 ottobre).

Ulteriori dettagli legati al regolamento della serie sono consultabili sui siti web delle tre manifestazioni, oppure accedendo direttamente al link seguente:
https://circuitostradaledelmugello.it/download/regolamento-approvato-aci-sport-ita/ ●

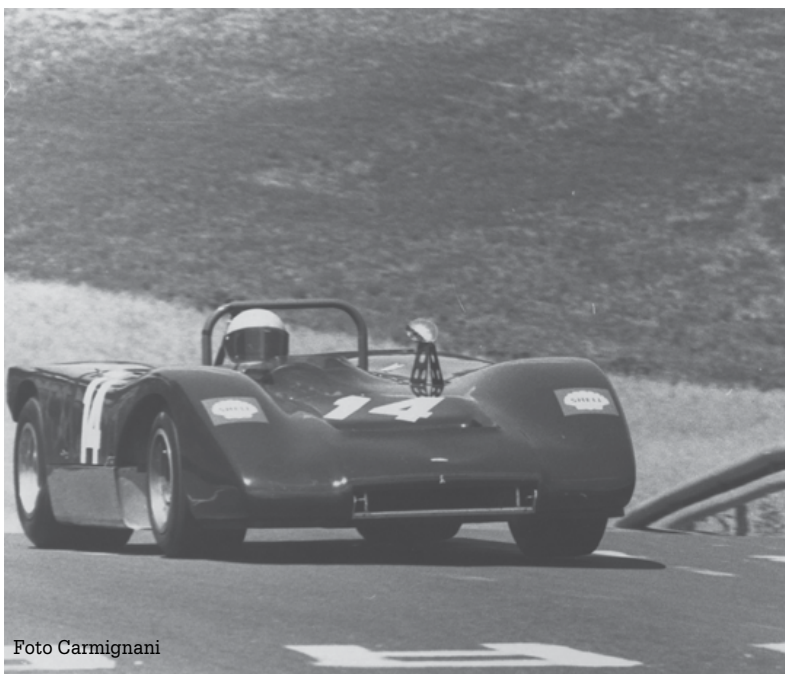
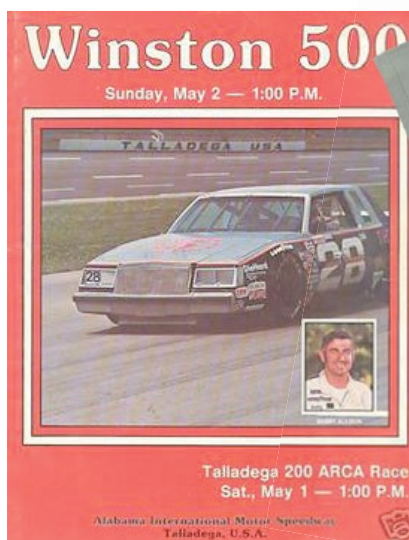



Foto Carmignani

Il mistero Nascar di L.W. Wright

NELLA STORIA DELLA MASSIMA SERIE PER STOCK CAR C'È UN FILE SEGRETO CHE NASCONDE UNA STORIA AFFASCINANTE E MAI CHIARITA. QUELLA DEL PILOTA SENZA NOME, E, SOPRATTUTTO, SENZA ARTE NÉ PARTE, CHE, NON SI SA COME, RIESCE A PRENDERE IL VIA ALLA TALLADEGA 500 DEL 1982, SPARENDO POI PER SEMPRE, DOPO AVER FREGATO TUTTI E DIVENENDO UN SUPERCULT

di **Mario Donnini**

I NERD DELLA SERIE MAGGIORE NASCAR E TUTTI COLORO CHE AMANO LE VICENDE PIÙ INCREDIBILI MAI CHIARITE DELLE CORSE, HANNO ELETTO MISTER WRIGHT COME IL PIÙ GRANDE MISTERO DEL MOTORSPORT IN UNA SERIE INTERNAZIONALE DI LIVELLO PREMIER. QUESTA È LA SUA FAMIGERATA, COMICA E AMATISSIMA STORIA. QUELLA DI UN RUBAGALLINE ALL'ASSALTO DEI GOOD OLD BOYS DEL PROFONDO SUD...

Leggende, nelle corse, si diventa e non si nasce. E ci sono tanti, forse infiniti modi per entrare nel mito racing. Di certo il più originale, particolare e misterioso, è quello che riguarda lo strano caso di L. W. Wright, che da quarant'anni esatti rappresenta uno dei più grandi enigmi irrisolti nella storia delle corse riguardanti una categoria premier professionistica di livello internazionale. E per un motivo piuttosto semplice. Perché mister L. W. Wright è un pilota da corsa che non esiste, né è mai esistito.
È un nome di comodo, prescelto non si sa da chi per apparire sorprendentemente e poi altrettanto sorprendentemente sparire per sempre, esattamente non si sa perché.

UNA GARA PASSATA ALLA MITOGRAFIA STOCK

Sopra, il manifesto ufficiale della Winston 500 a Talladega 1982. A lato, una t-shirt commemorativa della partecipazione del pilota misterioso e, in alto, il mucchio selvaggio delle Nascar in quella corsa. Nella foto grande, ritoccata e ricolorata, una rarissima immagine del misteriosissimo L. W. Wright

Il D. B. Cooper del Motorsport

Alcuni lo definiscono il più grande mistero a livello planetario in oltre un secolo di corse, altri, più semplicemente, all'americana, lo chiamano il D. B. Cooper del motore. Laddove D. B. Cooper è un criminale statunitense salito agli onori delle cronache per aver dirottato un Boeing 727 nel 1971, dal quale si lanciò in volo dopo avere ricevuto un riscatto di 200.000 dollari statunitensi (equivalenti a circa 1,2 milioni di dollari statunitensi del 2018), sparendo successivamente nel nulla.
Dan Cooper fu appunto lo pseudonimo usato dall'uomo durante la rapina, presumibilmente ispirato all'omonimo personaggio dei fumetti degli Anni Cinquanta.

Qualifying fender-bender

L.D. Wright's Chevrolet is hauled back to the garage area at Alabama International Motor Speedway Friday, after Wright was involved in an accident on the second lap of his qualifying attempt for Sunday's Winston 500. Wright's first lap, at 187.370, earned him 36th spot in the lineup.

Ecco, con L. W. Writgh siamo in una zona simile, ma su scala decisamente minore e in contesto più via di mezzo tra matricolati rubagalline e il film "I Soliti Ignoti". Eppure il clamore da lui suscitato a livello di spettatori e media resta alto e, col passare dei decenni, la storia piace, intriga, eccita sempre più l'immaginario dei cultori Nascar e delle corse in genere. Quindi, mettetevi belli comodi e andiamo con ordine, che ve la racconto.

RARE SCENE DAL MITO NASCAR

Sopra, Mister Wright quasi in coda al gruppone delle stock, nel momento di prendere il via alla Winston 500. A lato, la sua Chevy dopo l'incidente in prova, mentre, nell'altra pagina ecco l'immagine originale del pilota, non ritoccata dal colore e, in alto, il principio del regolamento che gli consente incredibilmente di partecipare

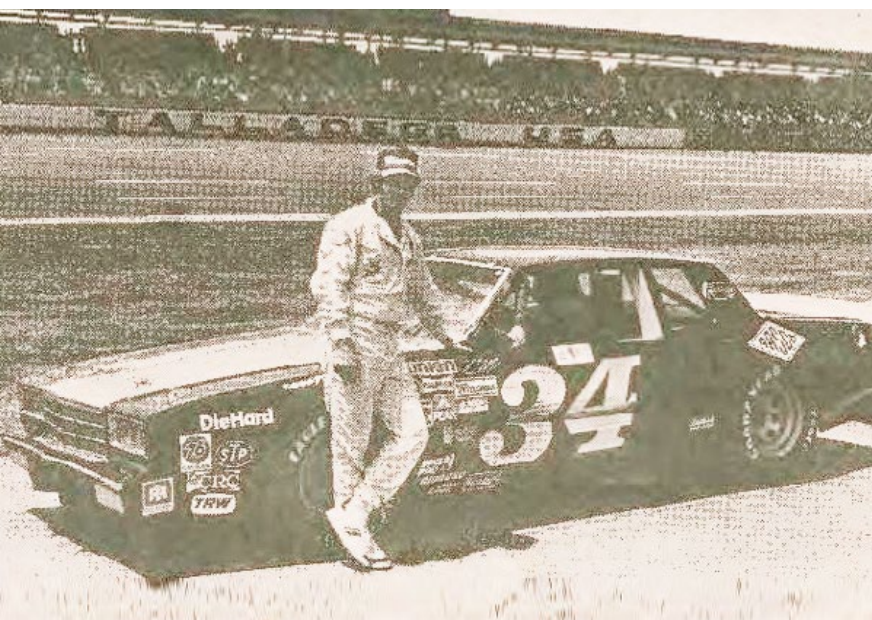
Sconcertante apparizione

Di L.W. Wright se ne sente parlare la prima volta nella primavera 1982, alla vigilia della 500 Miglia di Talladega della Winston Cup, la categoria top della Nascar. All'improvviso costui, totalmente sconosciuto in qualsiasi contesto racing, invia la domanda d'iscrizione a una delle gare più classiche e conosciute del circuito stock car. Peraltro senza avere la licenza, guidando per un team che non c'è e vantando un curriculum del tutto immaginario, potendo contare su una crew fantasma e un'organizzazione al momento invisibile.
Ma, attenzione, perché tutte le tessere del mosaico stanno per andare al loro posto e, al momento opportuno, con sincronia micidiale, l'irreale si materializzerà, divenendo concretissimo. E l'impossibile, seppur per poco, accadrà eccome.

L'impensabile si verifica

Siamo a inizio aprile 1982 e un certo William Dunaway di Hendersonville, nel Tennessee, prende contatto con un quotidiano di Nashville per promuovere il pilota L. W. Wright, il quale dichiara di voler debuttare nella categoria maggiore della Nascar, in una delle location più classiche, amate e impegnative, proprio in occasione della Win-

"There's a thing called a 'Right to Work' law," Ford explained. "If a driver wants to enter a race and can afford the license ($115) and entry fee ($100) and has a race car that meets our rules and specifications, then there's no way NASCAR can legally keep him from at least filing an entry and attempting to qualify for the race. Anybody can literally walk in off the street and — if they have the money and equipment — enter a race.

(Turn to Page 22, Column 1)

ston 500 a Talladega, con lo sconosciuto team denominato Music City Racing.
L. W. Wright è un sedicente 33enne driver - quindi teoricamente nato nel 1949 -, che si dice appoggiato dalla star della musica country Merle Haggard. Il pilota, a suo dire, avrebbe all'attivo ben 43 partecipazioni nella serie Busch della Nascar, ovvero la F.2 della stock car. L'altro suo sponsor del team pare sia T. G. Sheppard.
Okay, fatto l'annuncio sul giornale, con tanto di intervistina tutta carina, L. W. Wright stacca un assegnetto da 115 dollari per prendere la licenza da pilota Nascar, quindi ne firma un altro da 100 dollari per pagare la tassa d'iscrizione a Talladega e dichiara che avrà al suo fianco a dargli una mano Lloyd Barber e Rick Wright, mentre come meccanici snocciola una formazione che comprende lo stesso William Dunaway - ossia quello che aveva chiamato il quotidiano -, Freddy Case, Willis Judd, Michael Smith, e Mark Ellis. Ma il bello deve ancora venire.

Come con le marionette

Subito dopo il misterioso Mister Wright approccia B. W. "Bernie" Terrell, responsabile della Space Age Marketing, con base a Nashville, per cercare di acquistare un van, perché al momento la sua fantomatica squadra è una scatola vuota, priva perfino di cacciativi e chiavi inglesi. Così ecco 30mila dollari tirati fuori sull'unghia per il trailer, più 7500 dollari di spese vive per la gestione.

Bene. Adesso manca il più. Una macchina da corsa, un capo crew e dei meccanici veri e propri. Così, sempre brandendo il blocchetto degli assegni a fisarmonica, l'ineffabile L. W. Wright va dal pilota, team owner e 26enne factotum della Nascar Sterling Marlin, classe 1956, uno che nella sua officina ha tutto ma proprio tutto, volendo, naturalmente pagando. E mister Wright è educatissimo, gli stringe la mano, sorride, sceglie e salda, sfoderando cheque come fossero volantini del circo. Ed è così che il buon Sterling Marlin gli scodella una Chevrolet Monte Carlo a 20 mila dollari, incassando 17mila dollari di cash e il restante in un assegno. Poi titoli altri pagabili al portatore vengono emessi per 1.800 dollari alla Goodyear alla voce gomme, 1200 dollari per l'ingaggio dell'autista del trailer, ossia Travis Tiller, e quindi 1680 dollari vanno alla Southern Textile Association di Wayne Wilson, per farsi realizzare un nuovo e immacolato set di indumenti per i meccanici, griffati con le insegne dell'inusitato e nascituro team.

Mica fesso, Mister Wright

Intanto, millantando amicizie con star del country e familiarità col mondo dello spettacolo, tanto che il suo team insiste a sfoggiare le insegne del mai sentito prima "Music City Racing", mister Wright se ne va da un PR della Music Row di Nashville e ottiene 37mila dollari di sponsorizzazione cash, che sono poi la spiegazione dei suoi pagamenti in contanti, sopra indicati.
A questo punto c'è solo da andare alla Talladega 500 edizione 1982, per cercare di capirci di più. E, tanto per cominciare, Sterling Marlin decide di seguire i meccanici e tutto il materiale che ha messo a disposizione del misterioso individuo, per un motivo semplicissimo: *«Costui arriva e mi dice d'avere oltre quaranta gare all'attivo nella Busch* - racconta Marlin scuotendo ancora la testa -. *Ma c'è un problema: io la Nascar la conosco tutta, dalla categoria superiore ai tornei di paese. E quel Wright lì non l'ho mai visto, né di lui ho sentito parlare. Allora gli dico che, per quanto ne so, lui nella Busch non ha mai corso, perché quelli che ci hanno gareggiato li conosco per cognome e so indicarne perfino i risultati. Allora il tale non fa una piega e dice d'essersi spiegato male, citando un altro campionato a rilevanza para-parrocchiale. Costui mi sta chiaramente prendendo in giro. Di più: mi dà l'aria di non avere nessun tipo di confidenza con una macchina da corsa. Anzi, mi sembra che stia alle competizioni Nascar così come una casalinga al tiro a segno al luna park sta alla storia della balistica. Così faccio due-tre telefonate ad amici per capirne di più, ma di questo qua non sa niente nessuno. Chiara, la faccenda. Non è chi dice di essere e, soprattutto, sta incarnando un personaggio che non esiste. Allora la sola cosa che posso fare per scoprirne di più, è seguirlo in quella che si annuncia in pista come un'avventura aperta a tutti gli sbocchi, anche i più inattesi e sorprendenti. Così mi autoproclamo capo-meccanico di questa squadra che si chiama come una casa di dischi, mi infilo la tuta e seguo i miei ragazzi, tenendo dietro a questo mezzo matto».*

Sterling Marlin resta a bocca aperta

Dai e dai, viene il giorno di scendere in pista per le prove, perché ci sono quaranta iscritti alla 500 Miglia di Talladega, tanto che prima bisogna qualificarsi. E qui il prosieguo del racconto del veterano Sterling Marlin diventa favoloso: *«Da come si muove, da come entra nella vettura, da come galleggia nell'ambiente delle corse, L. W. Wright dà chiaramente a intendere di non sapere nulla di corse, proprio niente. Io mi metto vicino a lui e cerco di stargli vicino come posso, tanto che a un certo punto, quando mancano pochi minuti all'inizio delle prove, vengo assalito da una specie di senso di colpa misto a istinto di protezione e lo prego di chiedermi tutto ciò che lo preoccupa e anche qualche consiglio, ecco. Perché nessuno meglio di me è in grado di dargli una mano, in un momento così delicato per un debuttante assoluto nella prestigiosa Winston Cup. Morale della favola, Mister Wright mi sciorina alcune delle domande tra le più elementari e incredibili che un pilota abbia mai posto nel mondo delle competizioni, dall'800 a oggi. Robe da scuola guida, quasi. Rispondo con la voce tremolante, gli raccomando disperatamente di guardare gli specchietti, di cambiare traiettoria il meno possibile e in caso di urto contro il muro - che ritengo peraltro certo -, lo prego di lasciare il volante in conveniente anticipo. Fatto. Io a questo non so cosa altro fargli, per permettergli d'uscire vivo dall'infernale meccanismo in cui sembra essersi cacciato, per ragioni che al momento mi sfuggono».*

Ma perché Wright è lì?

Okay, tutto ciò sembra impensabile, ma accade davvero. E sapete tecnicamente per quale motivo? Perché a inizio Anni '80 i regolamenti della Nascar sono ancora totalmente open, ingenui e primordiali, nella loro disarmante semplicità. Credeteci o meno, al tempo per correre nella prima categoria delle stock car, non esiste ancora un carnet di requisiti formali. Per certi versi, il meccanismo selettivo reale e meritocratico non è scattato e la categoria vanta un'impiantistica di scrematura che affonda ancora radici nelle pioneristiche gare tra trafficanti di whisky a fine Anni '40. *«Dirò di più, spiega* - Sterling Marlin -: *nel 1982 la Nascar vede applicare a tutti gli effetti gli articoli che disciplinano la libera circolazione dei lavoratori tra stati americani. In altre parole in America, ovvero in quell'America, non si poteva impedire di lavorare correndo in pista a un uomo che si presentava con una carta d'identità apparentemente regolare, una patente di guida valida e una licenza sportiva regolarmente rilasciata, considerando che la massima categoria non richiedeva al momento, requisiti, né di risultati né di militanza».*

Le fantasmagoriche qualifiche di Mr. Wright

In qualifica a bordo della Chevy Monte Carlo del team "Music City Racing" contrassegnata dal numero 34, L. W. Wright è protagonista di una cosa prevedibilissima e di un'altra del tutto inattesa. Quella scontata è che va a muro, picchiando anche piuttosto duramente. Solo che la fortuna è dalla sua, lui non si fa niente e la macchina è riparabile.

UNA PARTECIPAZIONE INDIMENTICABILE
Sopra, Wright al momento del via e, in alto, cerchiato, a gara appena iniziata, del tutto privo dei requisiti per sperare di ben figurare...

Tra le novità incredibili, invece, c'è che l'improbabile pilota risulta regolarmente qualificato, trentaseiesimo su quaranta partenti, e la cosa sorprende assai il suo riluttante boss Sterling Marlin: *«Il tipo guida come guiderebbe un tale che per scommessa viene tolto da un barbecue in famiglia e legato su una Chevy a Talladega, punto. Traiettorie fantasiose, frenate improvvise, nessun senso della sicurezza e della padronanza del mezzo, però due cose sono dalla sua: ha fegato e culo».*

E quando coraggio e fortuna sono dalla tua parte, poi la realtà ti si apre favorevole come il Mar Rosso a Mosé.

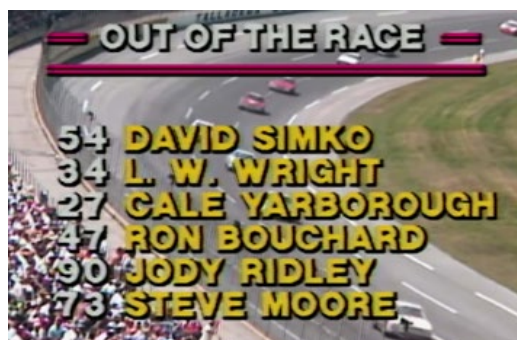
In trentaseiesima posizione nella griglia di quaranta partenti, con al via tutte le stelle della Golden Age della Nascar, lo strano personaggio ha girato a 187 miglia di media, roba appunto decisamente rispettabile, anche se un top driver del calibro di Darrell Waltrip è in grado di sfrecciare a occhi chiusi a una media di circa quindici miglia superiore, guidando con una mano sola e l'altro gomito fuori dal finestrino, ma tant'è.

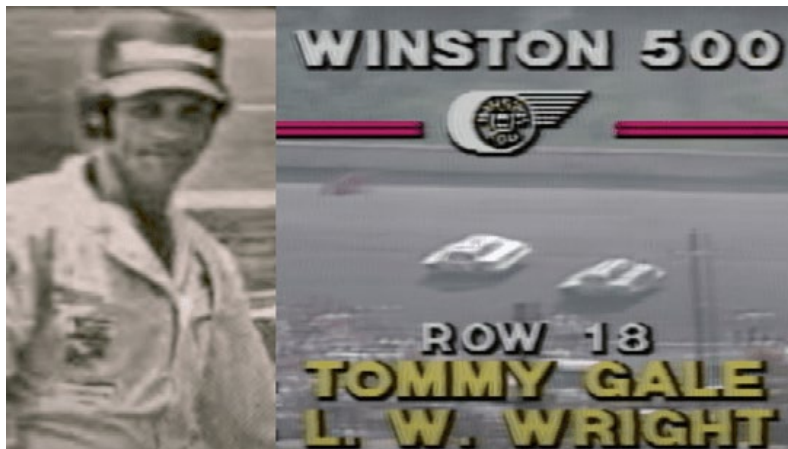
Pronti-via e c'è subito da ridere

Il serpentone infinito delle macchine si allinea attendendo il via della Talladega 500. E L. W. Wright viene segnalato e didascalizzato dai commentatori Tv come un rookie che sta svolgendo, non senza qualche problemino col muro, il suo faticoso apprendistato. Detto questo, alla bandiera verde, il mucchio selvaggio si scatena e in ultima posizione, ansimando e rischiando il botto a ogni curva, Wright prova a dire la sua, mostrando d'essere nettamente il più lento in pista, del tutto fuori dal suo elemento naturale quanto lo può essere un porcospino a un convegno di quantistica.

Fatto sta che dopo soli tredici giri di gara il pilota è ancora in pista con la macchina neanche strisciata, ma tutto il gruppone dei trentotto piloti rimasti in competizione lo ha inesorabilmente doppiato. È come vedere all'opera delle stock car che si stanno cimentando nello schivare una motozappa.

IL MOMENTO DEL DOPPIAGGIO

Sotto, a destra, Wright è indicato con una freccia rossa al momento del doppiaggio quasi immediato che sancisce la sua esclusione dalla gara di Talladega 1982 dopo una manciata di giri. In basso, eccolo annunciato nella sovraimpressione della griglia di partenza e, a destra, nell'elenco dei ritirati, come secondo fuori gara della giornata

Quando è troppo, è troppo. La direzione di gara espone bandiera nera e decide di squalificare la vettura numero 34 perché rappresenta un vero e proprio pericolo per gli altri conduttori.

L. W. Wright capisce al volo e in un battibaleno torna in pit-lane, stoppandosi, uscendo dal veicolo e abbandonando la scena.

Vedi Nashville e poi scappi

La gara successiva, pochi giorni dopo, vede il circo della Winston Cup in scena alla Cracker Barrel Country Store 420, presso il Nashville Speedway. L. W. Wright si ripresenta al box bello gagliardo come se niente fosse, ma stavolta la tagliola delle qualificazioni, vista la conformazione della pista, è più severa e per lui non c'è scampo: niente qualificazione. Nel frattempo, in un mondo ancora a reazioni lente e privo di internet e iperconnessione, arrivano le prime smentite e partono le indagini.

La star del country che dovrebbe appoggiare l'iniziativa agonistica di questo sgarrupato pilota, a Wright manco l'ha mai visto, le sue conoscenze nel mondo della musica son tutte millantante e, soprattutto, la raffica d'assegni pomposamente emessi sta tornando indietro, essendosi trasformata in una minacciosa fila di spettacolari cabriolet.

STERLING MARLIN IL GABBATO MANAGER

Sopra a destra, Sterling Marlin, pilota e team manager che si trova "noleggiato" dal misterioso Wright e decide di seguirlo sui campi di gara. In alto, il mucchio selvaggio al via, con Wright che si vede in lontananza, penultimo, con la Chevy scura. A destra, un articolo dell'epoca sul mistero e lo scarno ruolino di Wright nella Nascar, dopo la fuga...

Intanto l'ispettorato delle tasse - che negli Usa funziona bene quanto un'indagine dei federali -, dice che Mister L. W. Wright è un nome che non corrisponde a nessun essere umano del Pianeta Terra, visto che i suoi documenti sono falsi come la generosità di Zio Paperone.

La cosa buffa?

La cosa davvero buffa è che, prendendo parte alla Talladega 500 e ritirandosi per secondo, Wright ha comunque diritto a incassare 1.545 dollari. I soli soldi veri, sacrosanti, tracciati e onestamente guadagnati in tutta questa storia, che L. W.Wright trova peraltro il modo di incassare lestamente assai, prima di volatilizzarsi letteralmente, sparendo per sempre.

Riassumo: la South Central Bell e la crew di Wright nel frattempo hanno ricevuto assegni rispettivamente da 700 e da 4.500, dollari, mentre Dean

McIntire, responsabile della United Trappers Marketing Association, s'è preso una sòla da 10mila dollari tondi tondi. Quanto a Sterling Marlin, scuote la testa e ride, limitandosi a dire: *«Me l'aspettavo, me l'aspettavo».*
Parte l'ordine d'arresto chiesto direttamente dalla Nascar e perfino un investigatore privato si mette sulle tracce del cosiddetto Wright.
Ma, per decenni e fino a oggi, nessuno riesce a trovare una sola minima indicazione, lo straccio di un indizio su un uomo del quale esistono foto, immagini e testimonianze precise, eppure non una sola evidenza identificativa indicante un nome, un luogo, una data o qualsiasi dettaglio atto a rintracciarlo e a chiedergli conto delle sue prodezze.

Che fine ha fatto Mr. Wright?

Qual è la vera storia, il movente e il senso di tutto ciò che ha fatto Mister Wright? Le somme in gioco non erano forti. In realtà, così facendo, L. W. non ha praticamente riciclato niente, limitandosi a dare piccole fregature e via. Avesse voluto pulire soldi veri, avrebbe creato una lavanderia in tutt'altro modo. No, L. W. Wright cercava semplicemente di mettersi alla prova, forse di raggiungere quello che - con sistemi onesti e denaro vero - in fondo potrebbe anche equivalere per certi versi al sogno adolescente e ingenuo di ciascun appassionato. Ma lui, il driver #32, segue strade tutte sue, tesse un'ingegnosa anche se strampalata ragnatela, vive i tredici giri più adrenalinici della sua vita e poi, definitivamente, s'eclissa piombando nel nulla eterno, chissà dove e chissà come.

Wright nella mitografia Nascar

E adesso che son passati quaranta anni da questa storia, i tifosi duri e puri della Nascar, i nerd più di tutti, conoscono e per certi versi rispettano, se non idolatrano, L. W. Wright, perché latore di una visionarietà cialtrona ma affascinante, disonesta e allo stesso tempo sognante e pure un pizzico coraggiosa nonché, in fondo, dai, neanche del tutto incapace, al volante di una Stock Car.
Ora lui non è solo un pilota che vanta una presenza nel prezioso ed esclusivo ruolino Nascar, ma il sinonimo di un mistero apparentemente inesplicabile e pure il protagonista di una storia di quelle belle toste, ormai irripetibili, perché il mondo è cambiato. E, dopo mezzo secolo tondo, tra i ritorni più desiderati dei mostri sacri nella storia della massima categoria Nascar, nei sondaggi a tema L. W. Wright continua a stare tra i primi dieci nomi più desiderati. Tanto che esitono gruppi a lui intitolati, pagine Facebook dedicate e appassionati i quali, da quel pomeriggio infuocato di gara nel Deep South, non hanno smesso di cercarlo.
Ormai dovrebbe avere non più di settantatré anni, mentre la prescrizione ha ormai cancellato ogni sua colpa. Per cui, chissà, magari prima o poi, il "Music City Racing" col suo misterioso maestro d'orchestra potrebbero tornare a far udire sui catini Nascar la loro ammaliante melodia... ●

Officials Searching For 'Mystery Driver'

By LARRY WOODY

Just call him the Mystery Driver.

Nobody knows where he came from and nobody knows where he went.

A lot of people — including NASCAR officials and the police — would sure like to find out, because the Mystery Driver has disappeared, leaving behind a trail of worthless checks, question marks and red faces.

WHAT HE did was pull off a stock car racing sting. A con job. He did to auto racing what Rosie Ruiz did to marathoning.

He said his name was L.W. Wright, listed his address as Nashville, and claimed he had driven NASCAR races up in Vir-

Dunaway said Marlin had sold Wright a race car and that country singer T.G. Shepard was going to be the sponsor.

MARLIN CONFIRMED the car sale and a call to NASCAR confirmed a Winston 500 entry under Wright's name. Marlin also said he had agreed to go to Talladega to set up the car and work as Wright's crew chief for the race. "He was throwing a lot of money around," said Marlin, "so I figured I'd go along and see what was going on."

Wright was contacted by phone (at a number that has since been disconnected) for a newspaper interview. He also scheduled TV interviews at Nashville Raceway.

RACE	SITE	CARS	ST	FIN	#	SPONSOR / OWNER	CAR	LAPS	MONEY	STATUS	LED	POINTS	RANK
9	Talladega	40	36	39	34	AASCO (L.W. Wright) Crew Chief: Sterling Marlin	Chevrolet	13/188	1,545	engine	0	46	64
DNQs, WDs or driver changes (DC)													
10	Nashville	DNQ			34	Music City Racing (L.W. Wright)	Chevrolet						

Rank is calculated after each race and may not reflect penalties; drivers tied in points are shown with identical ranks.

1 start, 13 of 188 laps completed (6.9%), 0 laps led

Win:	0 (0.0%)	Average start:	36.0	Total Winnings:	$1,545
Top 5:	0 (0.0%)	Average finish:	39.0	(excluding bonuses)	
Top 10:	0 (0.0%)	DNF:	1		

VARTA mondo da scoprire

LA BATTERIA È ORMAI IL VERO CUORE PULSANTE DI UNA VETTURA. VIAGGIO ALL'INTERNO DI UN SETTORE IN COSTANTE EVOLUZIONE

di Sandro Ermini

«La batteria? È diventato il vero cuore pulsante di una vettura». Enrico Saviozzi e Alberto Cantù, rispettivamente direttore commerciale e marketing manager Clarios, il principale produttore di batterie, tra cui il prestigioso marchio VARTA, guidano i lettori di Autosprint all'interno di un mondo tutto da scoprire, partendo da un assunto divenuto fondamentale: *«Mettere la giusta batteria in una vettura in questa epoca è diventato fondamentale anche sul fronte della sicurezza. La batteria non è più solo e soltanto lo strumento per accendere la vettura ma eroga energia a tutta l'elettronica di cui abbondano le nostre vetture»*.

- Su quali indirizzi si svolgerà l'attività di VARTA nel 2022?

«L'attività di VARTA è sempre più indirizzata alla ricerca tecnologica della batteria legata alle auto di nuova generazione con lo start and stop e quindi ad avere una batteria che sempre più risponda alle esigenze delle auto moderne. Non a caso per quanto riguarda le batterie che hanno un sistema di start and stop sia basico che a livello più avanzato siamo assolutamente leader di mercato con una quota di mercato molto alta. Le batterie di ultima generazione, per i sistemi Start e Stop, sono le batterie AGM (acronimo di Absorbent Glass Mat)*: si tratta di una batteria che ha un feltro di lana di vetro all'interno che trattiene l'acido e quindi lo imprigiona per far si che questo aderisca completamente alle piastre facendola lavorare in maniera più efficiente e con performances molto alte. Siamo alla terza generazione di batterie AGM e già stiamo pensando alla quarta con una batteria intelligente che uscirà sul mercato nel 2024; una batteria che sarà anche in grado di fare un'autodiagnosi con l'obiettivo di dare più servizio all'utente finale in modo che non rimanga mai a piedi, con la batteria che avverte per tempo quando ha un calo di prestazione. Proprio di recente è stata annunciata la batteria ribattezzata smart AGM e verrà presentata nei prossimi mesi»*.

- Come si è evoluta la tecnologia nel campo delle batterie nel corso dell'ultimo quinquennio?

«Altre case concorrenti avevano iniziato la ricerca tecnologica su batterie al gel mentre, invece, VARTA ha sempre più creduto a un altro tipo di tecnologia, appunto quella AGM che effettivamente è più

CASCHI D'ORO GRIFFATI VARTA
Sotto a destra Enrico Saviozzi con Antonio Giovinazzi e a sinistra Alberto Cantù con Alex Palou durante i Caschi d'Oro 2021. VARTA ha premiato i due campioni lanciando la propria immagine anche nel motorsport

SIAMO ALLA TERZA GENERAZIONE DI BATTERIE AGM E GIÀ STIAMO PENSANDO ALLA QUARTA CON UNA BATTERIA INTELLIGENTE SUL MERCATO NEL 2024

ENRICO SAVIOZZI
ALBERTO CANTÙ

adatta alle auto di oggi sia in termini di performance che di gestione dell'auto. Ad esempio una batteria al gel, che comunque ha delle buone caratteristiche, ha bisogno di un alternatore particolare, qualora ci sia una scarica profonda difficilmente quel tipo di batteria torna a lavorare come prima. Viceversa la tecnologia AGM è molto più duttile e quindi riesci a utilizzare al cento per cento l'energia disponibile della batteria, anche con una scarica dell'ottanta per cento questa tecnologia assicura la messa in moto e ha una ricarica velocissima con un alternatore tradizionale, senza dover andare ad aggiungere costi sulle auto».

- Come si sono sviluppati i volumi d'affari nel vostro settore?

«Il mercato della batteria per quanto riguarda l'Italia è ormai abbastanza stabile, con una crescita che oscilla tra lo 0,5 e l'1 per cento. Un mercato di circa 7 milioni di batterie. I nostri volumi dal 2019 a oggi hanno registrato una crescita a doppia cifra, portandoci a essere assolutamente leader di mercato. Per operatori di settore come noi è un vanto il fatto di aver superato già dall'anno passato a livello totale un milione di pezzi fatti a marchio unico (come noto tutte le aziende hanno vari marchi con i quali poi approcciano i vari segmenti di mercato) e l'aver fatto in Italia un milione di batterie a marchio unico come noi abbiamo fatto con VARTA ci inorgoglisce, anche perché nel 2021 abbiamo ulteriormente incrementato tali volumi. Le batterie hanno un po' salvato il settore dell'aftermarket in Italia durante la pandemia.
Ricambisti e distributori in quel periodo vendevano quasi solo le batterie che sono state l'unico prodotto che veniva movimentato per diverse ragioni. Le macchine stando ferme quando si riaccendevano erano scariche e questo ha fatto sì che il settore della batteria non soffrisse il covid e tutto questo ha aiutato a tener duro a tanti operatori del mercato. Senza la batteria, molto probabilmente, la situazione sarebbe stata molto più drammatica per alcuni. Nel primo lockdown con le auto che sono state ferme tre-quattro settimane, nel momento in cui c'è stato bisogno di nuovo dell'auto, si è avuta una domanda altissima, davvero fuori dal comune perché, rispetto a altre componenti, stando ferma la batteria si deteriora».

- Qual è la vera sfida di VARTA per il futuro?

«Noi operiamo sul mercato ancora con una rete di vendita tradizionale e copriamo tutto il territorio nazionale ma comunque, pur avendo una rete di vendita nazionale, diversi anni fa abbiamo fatto una scelta importante che poi ci ha premiato: siamo riusciti a servire oltre al ricambista tradizionale che è sempre stato il cliente chiave di un po' tutti i costruttori di batterie, anche i distributori che hanno una rete regionale o nazionale e questo ha fatto la differenza nei confronti della concorrenza. In particolar modo proprio durante il periodo del Covid il fatto di avere tutte questa capillarità di servizio si è rivelata un polmone importante di assistenza proprio a tutti coloro che avevano necessità di ricevere le batterie quando comunque la merce circolava poco o tutti noi eravamo in lockdown. C'è stata un'evoluzione importante sul fronte delle batterie nel corso degli ultimi anni. La nostra scelta è quella di andare verso le batterie AGM che sono il top a livello tecnologico. La sostituzione della batteria nelle nuove auto con Start-Stop necessita ulteriore professionalità da parte delle officine. Abbiamo, quindi, avuto l'esigenza di fornire un servizio alle officine che le aiutasse nella loro quotidianità. Per tale motivo, abbiamo sviluppato e lanciato il VARTA Partner Portal (VPP), un servizio totalmente gratuito. Si tratta di un portale in cui l'officina può trovare informazioni di diverso tipo sulla tecnologia della batteria, sulla posizione della batteria (sappiamo bene che ormai solo il 58% delle batterie è collocata sotto il cofano il resto trova alloggio tra bagagliaio e sedile passeggero) indicata subito a secondo del modello in modo da non far perdere tempo alle officine. Un'altra importante funzione a disposizione delle officine è l'indicazione della durata prevista per la sostituzione della batteria e i vari passaggi da fare, tutta una serie di informazioni che facilitano il lavoro dell'officina. Questo è il nostro contributo in termini di servizi alle nostre officine».

OSCAR BERSELLI IDEALMENTE RICORDA UN GRANDE GENTLEMAN

L'ultimo **saluto** a **Massimo Morini**

Addio a Massimo Morini, pilota e grande personaggio del motosport più genuino, frutto di vera passione e sport allo stato puro. Massimo Morini è mancato per un malore improvviso, era nato nel 1944 a Milano e viveva a Carimate, nel comasco. Imprenditore di successo nel settore sanitario, viveva la grande passione delle corse automobilistiche. Martedì 15 febbraio si è svolta la cerimonia funebre nella chiesa di Carimate. Le sue partecipazioni agonistiche sono state di altissimo livello nelle gare di durata più prestigiose del mondo, anche se da grande imprenditore occupatissimo, sempre a livello della più pura passione dilettantistica... Comunque nel suo curriculum non mancano successi di rilievo: una vittoria in GT4 su una Porsche in coppia con Antonio De Castro nella 4 Ore di Monza, terzo con la stessa auto e copilota alla 1.000 km di Parigi, vari campionati del GT Francese con una Viper, in coppia con Maurizio Strada. Fondatore e presidente, con Maurizio Strada e Oscar Berselli della Scuderia "Tete a Tete" e con la stessa organizzazione prende parte alla 1000 Km di Monza ed alla prestigiosa 24 Ore di Daytona negli USA, oltre a qualche partecipazione sulla Viper nel G.T Internazionale. Lascia una famiglia stupenda, fratello, sorella, quattro figli e svariati nipoti ma noi amici lo ricorderemo sempre come un esempio, un campione di vita e coraggio. Ciao, Massimo, ciao Presidente.

Oscar Berselli

NATO IL 20 DI FEBBRAIO 1898

Il **Drake** è con noi!

Il 20 febbraio è il compleanno di Enzo Ferrari (nato nel 1989, ndr); parlo al presente, perché oggi più che mai la sua storia è viva e dovrebbe essere presa ad esempio. Con questo piccolo disegno ho voluto omaggiare un personaggio tanto misterioso quanto grande. Un uomo che sapeva sognare, e che, proprio partendo da un sogno, è riuscito a creare una realtà leggendaria. Il Drake non è soltanto un simbolo del motorsport, di macchine belle (non a caso ho disegnato la meravigliosa 330 P4), è molto di più. È uno sprone a sognare, a credere in ciò che si vuole raggiungere, anche se ci sono difficoltà e tutto sembra impossibile.
Buon compleanno, Drake.

Distinti saluti,
Simone Ferraro, Viterbo

ALLA RICERCA DI VECCHI AUTOSPRINT

Un **annuncio** dall'Argentina

Sono un giornalista di sport motoristici e nel mio paese, l'Argentina, non è molto possibile ottenere materiale sulle corse automobilistiche in versione cartacea, dal passato. Ecco perché mi rivolgo ai vostri lettori: se vogliono sbarazzarsi delle vecchie riviste di Autosprint, sarò felice di riceverle e userò quel materiale per prendere appunti su vecchie carriere di piloti dell'era classica. In anticipo vi sono grato per la gentilezza nel pubblicare la mia lettera

Alberto C. Lopez,
carlos.lopez@nxtsolution.net

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.